Pam
Af. W
Sarrut, A.
227

PREMIÈRES IMPRESSIONS

D'AFRIQUE OCCIDENTALE

par

ARMAND SARRUT

PARIS
IMPRIMERIE HALLU & Cie
5, BIS, PLACE VOLTAIRE, 5 BIS

1910

à Mr. A. F. Henocq

Cordial Souvenir de l'Auteur

A. Laveran

Paris 1/8/1910

PREMIÈRES IMPRESSIONS

d'Afrique Occidentale

DAKAR - CONAKRY - LA COTE D'IVOIRE ET LE DAHOMEY

PAR **Armand SARRUT**

Licencié en Droit.
Élève Diplômé de l'École des Hautes Études Commerciales
Secrétaire de MM. GLAENZER et Cie
35, Boulevard de Strasbourg
PARIS

PARIS
IMPRIMERIE HALLU & CIE
5, BIS, PLACE VOLTAIRE, 5 BIS

1910

Articles publiés de Juin 1909 à Juin 1910

dans le

Bulletin de l'Association des Anciens Élèves

de

l'École des Hautes Études Commerciales

PARIS, Juin 1910.

PREMIÈRES IMPRESSIONS

D'AFRIQUE OCCIDENTALE

Dakar, Conakry. - La Côte d'Ivoire et le Dahomey

INTRODUCTION

Un voyage d'affaires nous ayant amenés, de fin octobre 1908 à fin février 1909, à visiter en détail certaines régions de la Côte Occidentale d'Afrique, nous avons pensé que le résumé de ce que nous avons vu pourrait intéresser nos camarades.

Nous ne doutons pas que la plupart d'entre eux n'aient conservé un souvenir précis des leçons par lesquelles M. Lanier initiait de nombreuses générations d'H. E. C. aux mystères de la géographie mondiale. Inutile donc de revenir sur les généralités concernant la géographie physique et politique de l'Afrique Occidentale.

Par contre, pour placer dans un cadre bien net nos études personnelles, il nous paraît intéressant de consacrer un premier chapitre au développement historique de l'influence française dans ces régions, à l'organisation administrative qui les régit et qui résulte de décrets relativement récents, etc.

Nous ne revendiquons pas la paternité de ce premier chapitre dont une grande partie est empruntée aux excellentes brochures publiées par le « Comité de Propagande de l'Afrique Occidentale Française » ; nous avons pensé cependant que le fait même de réunir et de condenser au début de cette étude ces divers renseignements d'ordre général, pourrait éviter des recherches à ceux de nos camarades que ces questions sont susceptibles d'intéresser.

Nous décrirons ensuite dans des chapitres séparé les colonies de la Côte d'Ivoire et du Dahomey, personnellement visitées par nous. Nous dirons aussi les impressions rapportées de deux courtes escales à Dakar (Sénégal) et à Conakry (Guinée Française).

CHAPITRE I.

Généralités sur l'Afrique Occidentale Française

Historique. — Quelques marins dieppois parurent sur les côtes du Sénégal, vers la fin du XV^e^ siècle. Vers la même époque, des navigateurs portugais découvrirent les îles du Cap-Vert ; au début du XVI^e^ siècle, ils envoyèrent de là des expéditions sur les côtes d'Afrique pour y fonder quelques comptoirs.

Puis vinrent, à la fin du XVI^e^ siècle, diverses Compagnies marchandes françaises, de Bordeaux et de La Rochelle surtout, qui s'établirent au Sénégal et y trafiquèrent d'une façon suivie durant le XVII^e^ siècle et la première moitié du XVIII^e^.

Pendant la guerre de Sept ans, qui mit fin pour longtemps aux ambitions coloniales de la France, les Anglais s'emparèrent du Sénégal en 1758. Nous le reprîmes en 1779 à la faveur de nos succès durant la guerre d'Amérique, pour le perdre encore en 1809, pendant les guerres de l'Empire.

Nous l'avons définitivement recouvré en 1817, en vertu de l'article 8 du traité du 20 mai 1814.

Cette colonie du Sénégal se bornait alors à quelques comptoirs sur la Côte. L'île de Gorée, en face de Dakar, était particulièrement importante, ainsi que quelques escales sur les fleuves Saloum et Casamance.

Le commerce y subissant de fréquentes entraves de la part des indigènes, demanda vers 1855 l'appui du gouvernement. Le chef de bataillon Faidherbe, qui plus tard, aux jours d'épreuve de la Défense nationale, devait contribuer à sauver l'honneur à la tête de l'armée du Nord, fut alors nommé gouverneur du Sénégal. C'est de lui que date le réel développement de ce pays. Faidherbe mit fin aux incursions des Maures pillards, il conquit la région du Oualo, et étendit notre domination sur les populations comprises entre Dakar et la Gambie anglaise. En outre, bien au delà des limites du Sénégal, il avait déjà reconnu l'importance de divers points de la Côte Occidentale d'Afrique, entre autres les Rivières du Sud qui constituent actuellement une partie de la Guinée Française.

Plus loin même, à la Côte d'Ivoire, on voit encore des forts élevés par lieu en des points judicieusement choisis, tels que Mossou, sur le cours inférieur du Comoé, et Dabou, sur la lagune Ebrié, au débouché de la rivière Agneby.

En 1860, Faidherbe commença contre le Cayor, un état indigène qui s'étendait entre Dakar et Saint-Louis, des hostiliés que ses successeurs continuèrent avec des alternatives de trêves et de combats jusqu'en 1886.

A cette date, Lat Dior, dernier souverain indigène du Cayor, ayant été tué dans un combat, le pays accepta notre protectorat. L'établissement définitif du chemin de fer de Dakar à Saint-Louis acheva la pacification.

Vers cette époque, la pénétration française gagnait beaucoup de terrain dans l'intérieur, vers le Soudan et le Moyen-Niger, par des campagnes militaires conduites entre autres par Galliéni, Borgnis-Desbordes, Archinard, contre divers chefs ou sultans indigènes dont Samory est le plus généralement connu.

Plus tard, ce furent les explorations pacifiques de Binger, Monteil, et de leurs émules militaires et civils, dans la Boucle du Niger, le pays de Kong, la Côte d'Ivoire, etc.

En 1894, une expédition conduite par le général Dodds mettait fin à la période de conquêtes militaires par la soumission du Dahomey.

L'organisation administrative de ce pays marchait de pair avec les progrès de notre pénétration. Diverses combinaisons furent successivement adoptées, et sans entrer dans des détails qui dépasseraient les limites de cette étude, nous rappelons ci-dessous diverses appellations qui servirent successivement à désigner nos possessions de l'Afrique Occidentale :

Sénégal et dépendances ;

Sénégal, Rivières du Sud, Etablissements français de la Côte d'Or, Etablissements français du Golfe de Bénin ;

Guinée française et dépendances.

Par un décret du 10 mars 1893, la Guinée française, la Côte d'Ivoire et le Bénin (Dahomey actuel), furent constitués en trois colonies distinctes.

Enfin, en vue de donner plus d'unité à la direction politique de notre Empire Africain, un décret du 16 juin 1895 groupa toutes nos possessions dans ces régions en un « gouvernement général de l'Afrique Occidentale Française ».

Organisation actuelle. — Le décret du 16 juin 1895 fut modifié sur certains points importants par le décret du 18 octobre 1904, qui est la base de l'organisation actuelle, et qui remet définitivement aux mains d'un *gouverneur général de l'A. O. F. résidant à Dakar* la direction d'ensemble des six unités administratives suivantes :

Cinq Colonies :

Sénégal	chef-lieu Saint-Louis.
Haut-Sénégal et Niger.....	chef-lieu Kayes (1).
Guinée Française	chef-lieu Conakry.
Côte d'Ivoire	chef-lieu Bingerville.
Dahomey	chef-lieu Porto-Novo (1).

Un Territoire : la Mauritanie.

La Mauritanie est administrée par un commissaire du gouvernement général, sous le contrôle du gouverneur général de l'A. O. F.

Quant aux cinq colonies énumérées ci-dessus, chacune d'elle a à sa tête un lieutenant-gouverneur, assisté d'un secrétaire général.

Le lieutenant-gouverneur de chaque colonie est en outre assisté de conseils constitués à peu près comme suit :

Au Sénégal, la plus ancienne et la plus développée de nos possessions africaines, l'organisation intérieure de la colonie est assez complexe. Elle comprend :

A. — *Des territoires d'administration directe* où l'autorité de la France s'exerce sans intermédiaire. Ces territoires, relativement peu étendus, se subdivisent :

1° En quatre communes de plein exercice : Saint-Louis, Gorée, Dakar, Rufisque, organisées à peu près comme les communes de la France métropolitaine et régies par les mêmes lois ;

2° *En communes mixtes* qui ont une municipalité à la tête de laquelle est placé un fonctionnaire de l'administration.

B. — *Des pays de Protectorat* où des chefs indigènes nommés et rétribués par le gouvernement français, exercent leur autorité sous le contrôle de l'administration.

Pour la direction générale des territoires d'administration directe, le lieutenant-gouverneur du Sénégal est assisté d'un « Conseil privé », composé des chefs des services administratifs et de deux habitants notables, nommés par décret conseillers privés.

Il existe en outre, au Sénégal, un « Conseil général », spécialement appelé à délibérer sur le budget des territoires d'administration directe ; ses membres sont élus par les habitants des quatre communes de plein exercice.

Dans chacune des autres colonies de l'A. O. F. (Haut Sénégal et Niger, Guinée Française, Côte d'Ivoire, Dahomey), toutes plus récentes et moins développées que le Sénégal, le lieutenant-gouverneur est assisté d'un « Conseil d'administration », dont la constitution est analogue à celle du conseil privé du Sénégal. Le titre de conseiller d'administration y remplace le titre de conseiller privé.

---

(1) (Il est question de transférer sous peu le chef-lieu du Haut-Sénégal et Niger de Kayes à Bamako, et celui du Dahomay de Porto-Novo à Cotonou.)

Quant au Gouverneur général de l'A. O. F., il est assisté d'un Secrétaire général du Gouvernement général, et d'un « Conseil de gouvernement ».

Ce conseil comprend le Secrétaire général, les chefs des grands services militaires, navals, judiciaires, etc., le Président du Conseil général du Sénégal, le député du Sénégal.

Il comprend, en outre, les lieutenants-gouverneurs des cinq colonies et le commissaire du Gouvernement général en Mauritanie, un délégué de chaque colonie, pris, suivant les cas, parmi les conseillers privés ou les conseillers d'administration, et enfin les délégués de l'A. O. F. au Conseil supérieur des Colonies.

Ce « Conseil de Gouvernement » se réunit une fois par an sous la présidence du Gouverneur général de l'A. O. F. pour examiner les questions d'ordre général, et en particulier pour arrêter le budget du Gouvernement général et ceux des diverses colonies.

Superficie et population de l'A. O. F. — Des six colonies ou territoires qui constituent l'A. O. F., cinq sont en façade sur l'Océan Atlantique du Cap Blanc aux possessions anglaises de la Nigeria, et alternent de façon assez complexe avec des enclaves étrangères.

Ce sont, du Nord au Sud : la Mauritanie, le Sénégal, la Guinée Française, la Côte d'Ivoire et le Dahomey.

En arrière de ces cinq possessions maritimes, contigu à leurs hinterlands respectifs, et n'ayant aucun contact direct avec la mer, le Haut-Sénégal et Niger constitue le dernier élément de ce vaste territoire.

Cet empire, dont les limites au nord et au nord-est (Régions du Sahara et du lac Tchad) ne sont pas très exactement définies, occupe une superficie de 5.600.000 kilomètres environ, soit 9 à 10 fois la France.

La population indigène, qui appartient aux races les plus diverses, varie beaucoup en densité suivant les territoires considérés ; elle ne paraît pas dépasser 20 à 25 habitants au kilomètre dans les régions les plus favorisées, et s'abaisse souvent à dix, cinq ou même moins. Des recensements à peu près exacts ne sont d'ailleurs possibles que sur les côtes ; dans l'intérieur, il faut se contenter d'estimations assez vagues. Les autorités les plus compétentes admettent, en général, une population totale de 12 à 15 millions d'habitants.

La valeur économique de ces régions est d'ailleurs très inégale, suivant la proximité plus ou moins grande des côtes, la richesse naturelle du sol, l'altitude, la présence ou l'absence de cours d'eau, de sources, de voies de communication, le développement plus ou moins avancé des races indigènes, etc.

Voies de pénétration. — La pénétration française de l'Afrique Occidentale s'effectue suivant quatre grandes voies qui, partant de la mer, s'étendent vers l'intérieur, dans la direction du Niger et du Soudan. Ce sont :

1° La voie du Sénégal, constitué par :

a) Le chemin de fer de Dakar à Saint-Louis ;

b) Le fleuve Sénégal, dans sa partie navigable, de Saint-Louis à Kayes;

c) Le chemin de fer de Kayes à Bammako et à Koulikoro sur le Niger.

2° Le chemin de fer de la Guinée.

3° Le chemin de fer de la Côte d'Ivoire.

4° Le chemin de fer du Dahomey.

Ces divers chemins de fer sont étudiés aux chapitres suivants, surtout ceux de la Côte d'Ivoire et du Dahomey, que nous décrivons en détail.

Toutes ces lignes sont à voie unique de 1 mètre d'écartement, sur traverses métalliques, mesure de précaution contre les termites qui détérioreraient rapidement les traverses en bois.

A la Côte d'Ivoire, on a essayé tout d'abord des traverses en ciment armé qui, devant les inconvénients de la pratique, ont dû être abandonnées au profit des traverses métalliques.

Banque de l'Afrique Occidentale. — Le grand établissement de crédit de l'Afrique Occidentale Française est la Banque de l'Afrique Occidentale,

familièrement désignée par les initiales B. A. O. Cette banque a pris la suite de la Banque du Sénégal, constituée en 1853, au capital de 600.000 francs, avec siège social à Saint-Louis.

Suivant décret du 29 juin 1901, la Banque du Sénégal a été constituée en Banque de l'Afrique Occidentale au capital de 1.500.000 francs, capital qui a été porté à près de 6 millions de francs par décret du 4 juin 1904.

Le siège social est à Paris, et la B. A. O. dispose de succursales et d'agences dans les principaux centres commerciaux de l'A. O. F., entre autres Saint-Louis, Dakar, Rufisque, Conakry, Grand-Bassam, Grand-Lahou, Assinie, Porto-Novo.

Cette banque a le monopole de l'émission des billets de banque dans l'A. O. F., et ses billets sont les seuls qui aient cours légal dans cette région. Les coupures sont les mêmes que celles de la Banque de France, plus des coupures de 25 et de 5 francs.

Il est assez remarquable que ces billets de la B. A. O. sont émis séparément dans chaque colonie, et n'ont pas cours dans les autres ; les billets émis par la succursale de Saint-Louis n'ont cours qu'au Sénégal, ceux de Conakry qu'en Guinée, etc.

Cela est très incommode et nécessite de fréquentes opérations de change. Il semble que la principale raison d'être d'une banque générale de l'A. O. F. devrait être d'assurer l'unité du billet de banque dans toutes les colonies françaises de la région.

Il est à noter aussi que la mentalité des indigènes ne paraît pas s'être encore élevée jusqu'à la compréhension du billet de banque : ils préfèrent de beaucoup la monnaie métallique.

Personnellement, nous nous sommes vus refuser des billets de 5 francs de la B. A. O. par le passeur de Comoé, à deux pas de Grand-Bassam.

Régime douanier. — Le régime douanier de l'A. O. F. est assez complexe : tout d'abord, les colonies de l'A. O. F. ne sont pas soumises aux tarifs douaniers de la métropole.

On peut, à ce point de vue, diviser ces colonies en deux groupes :

1° Les colonies qui sont maîtresses de leurs tarifs douaniers au point de vue international, et qui assurent dans une certaine mesure un traitement de faveur aux produits français ;

2° Celles qui sont liées par certaines conventions internationales, et dans lesquelles les marchandises étrangères bénéficient du même traitement que les marchandises françaises.

Le premier groupe comprend la Mauritanie, le Sénégal, le Haut-Sénégal et Niger et la Guinée Française. En ce qui concerne ce premier groupe, et malgré des différences de détail qui se présentent pour chaque colonie, on peut prendre comme type le régime douanier du Sénégal, lequel établit les droits d'importation suivants :

1° Marchandises de toute provenance, française ou étrangère :

15 0/0 *ad valorem* sur les armes et munitions ;
10 0/0 — sur les tabacs en feuilles ;
5 0/0 — sur toutes les autres marchandises de toute provenance et de toute nature.

2° Les marchandises rentrant dans la catégorie ci-dessus à 5 0/0 payent en outre, quand elles sont de provenance étrangère, un surtaxe de 7 0/0.

Une taxation spéciale, dont l'étude nous entraînerait trop loin, est perçue sur les guinées, les kolas et les spiritueux.

Le deuxième groupe de colonies comprend la Côte d'Ivoire et le Dahomey, plus spécialement étudiées aux chapitres suivants. Dans ces deux colonies, et réciproquement dans les colonies étrangères contiguës, une convention internationale dite « Convention du Niger » réserve aux marchandises provenant de toutes les puissances signataires le bénéfice des tarifs douaniers que paient les produits nationaux.

Les droits de douane y ont donc un caractère purement fiscal et nullement protecteur.

A la Côte d'Ivoire et au Dahomey, ces droits de douane sont de 10 0/0

pour toutes les marchandises, sauf les spiritueux qui paient suivant la teneur en alcool pur :

112 francs l'hectolitre de liquide
ou 200 francs l'hectolitre d'alcool pur.

Dans les deux groupes de colonies, les droits *ad valorem* sont calculés, pour le plus grand nombre d'articles, sur le prix de facture d'Europe majoré de 25 0/0 que la douane estime représenter à forfait les frais d'emballage, fret, commission, etc., qui constituent le prix de revient à la colonie.

Pour quelques articles, les droits sont calculés sur les prix fixés par le service des douanes suivant une mercuriale.

Climat de l'A. O. F. — Le climat de l'A. O. F. peut se diviser en trois zones :

1° La zone équatoriale entre la côte du golfe de Guinée et le 9e degré de latitude Nord environ ;

2° La zone tropicale entre les 9e et 15e degrés de latitude Nord ;

3° La zone désertique au nord du 15e degré.

La zone équatoriale comprend en particulier les régions côtières de la Côte d'Ivoire et du Dahomey, plus spécialement décrites aux chapitres IV et V de cette étude. Cette zone présente deux saisons sèches et deux saisons de pluies, alternant à peu près comme suit :

Saison sèche de décembre à février.
Saison de pluies de février à mai.
Saison sèche de juin à août.
Saison de pluies de août à octobre et novembre.

Le ciel est presque toujours couvert ; les températures maxima et minima restent sensiblement les mêmes en toute saison. Elles oscillent en général entre + 25° et + 30/32°, les extrêmes étant + 15° et + 36°.

L'humidité est constante et la chaleur, de ce fait, est particulièrement pénible. Les orages ou tornades sont fréquents pendant la saison des pluies, et parfois d'une grande violence.

Les quantités de pluies qui tombent atteignent environ 2 mètres par an.

La zone tropicale, qui englobe le Sénégal, la Guinée et la majeure partie du Haut-Sénégal et Niger, ne présente que deux saisons :

Une saison sèche de novembre à juin.

Une saison des pluies de juillet à octobre.

La première se prolonge et la seconde diminue d'autant plus que l'on s'éloigne de l'Equateur.

Le ciel est généralement pur, et les nuages n'apparaissent qu'au moment des nornades.

Durant la saison sèche, les températures maxima, surtout dans les régions éloignées de la mer, sont sensiblement plus élevées que dans la zone équatoriale. Le thermomètre monte parfois à + 45° et + 50° lorsque le vent souffle de l'est, chargé de poussières de sable brûlant. Par contre, les températures minima s'abaissent parfois à + 2° ou + 3°.

Durant l'hivernage ou saison des pluies, les variations du thermomètre sont moindres, et n'oscillent guère qu'entre + 15° et 36/37°.

Mais, pendant cette partie de l'année, la chaleur accompagnée d'humidité est infiniment plus pénible à supporter que pendant la saison sèche : c'est l'époque où les Européens sont le plus fréquemment sujets à la fièvre et aux accidents bilieux.

C'est dans la zone tropicale qu'est située la ville de Dakar décrite au Chapitre II.

En résumé, les conditions climatériques de l'A. O. F. sont nettement défavorables aux Européens. Avec des précautions constantes contre le soleil, une existence calme et rangée, un travail modéré, l'abstention à peu près absolue d'alcool, l'emploi quotidien de quinine à raison de 25 centigrammes environ, on peut éviter de graves accès de fièvre et combattre dans une certaine mesure l'influence déprimante du climat.

Un homme de constitution normale peut passer dans des conditions à

peu près satisfaisantes vingt à vingt-quatre mois, trois ans même, dans ces régions avant d'éprouver le besoin de venir se retremper quelques mois en Europe. Il paraîtrait même que, dans les districts particulièrement favorisés de la Haute-Guinée, de la Haute-Côte d'Ivoire et du Haut-Dahomey, des séjours de quatre à cinq ans sont possibles sans inconvénients graves. Il n'en est pas moins vrai que l'anémie est inévitable à la longue.

Les femmes européennes supportent beaucoup plus mal que les hommes le climat de l'Afrique Occidentale ; la maternité y est souvent mortelle, et les jeunes enfants sont à peu près condamnés d'avance.

Il faut d'ailleurs ajouter aux effets du climat lui-même le peu de confort de la plupart des installations dans ces régions encore peu développées, l'absence de distractions saines et agréables, la difficulté dans bien des centres de se procurer des légumes verts, du lait, de la glace, etc.

Il ne faut donc pas se dissimuler que l'Européen ne peut mener en Afrique Occidentale qu'une existence anormale et temporaire, et que seuls de réels avantages pécuniaires peuvent compenser en partie ces graves inconvénients pour ceux de nos camarades que tenteraient le commerce ou la colonisation dans l'A. O. F.

CHAPITRE II.

Un aperçu de Dakar. — Le nouveau Port. — Le Thiès-Kayes.

Huit jours après notre départ de Bordeaux-Pauillac, le matin de bonne heure, nous apercevons pour la première fois la terre d'Afrique.

C'est tout d'abord une côte basse et sablonneuse, puis elle se relève sensiblement, dominée par deux monticules coniques appelés familièrement « les Mamelles » : l'un d'eux porte un phare puissant. Au delà des sensiblement, dominée par deux monticules coniques appelés familière-Mamelles, la côte devient nettement rocheuse et présente des falaises rougeâtres assez élevées. Le paquebot rase de près l'îlot de la Madeleine ; à quelque distance en arrière, les falaises sont dominées par une construction neuve d'une blancheur immaculée. C'est le palais du Gouvernement général dont chaque étage est entouré de larges vérandahs à colonnes, et que dominent deux tourelles de pierre, le tout d'un bel effet architectural. Ce vaste bâtiment est construit entièrement en blocs de ciment armé apportés d'Europe.

L'emplacement est bien choisi au point de vue sanitaire, sur un plateau qui domine la ville de Dakar, face aux grands vents de l'Atlantique.

On aperçoit aussi quelques groupes de maisons, lesquels font partie des nouveaux quartiers actuellement en construction sur le plateau au nord de l'ancienne ville et du port, dans la direction du Gouvernement général: c'est là qu'est situé l'hôpital colonial de Dakar.

Le paquebot continuant sa route vers le sud, nous approchons du port, ayant sur notre gauche la presqu'île du Cap-Vert, qui porte un phare et quelques batteries, et sur notre droite l'île de Gorée, toute couverte de maisons. Gorée fut le premier établissement français dans ces régions, mais elle est bien déchue depuis le développement de Dakar. L'île de Gorée constitue néanmoins un élément très intéressant dans le paysage, au soleil couchant surtout, lorsque sa masse de vieilles maisons se découpe nettement sur l'horizon, comme un décor de théâtre. Du reste, bien que tout à fait morte au point de vue commercial, Gorée abrite encore une population européenne assez importante qui, ne trouvant pas à se loger à Dakar même, par suite de la cherté des loyers, s'établit à Gorée malgré de multiples inconvénients, maisons vieilles et peu commodes dont la plupart datent des XVII[e] et XVIII[e] siècles, absence d'égouts, etc.

Les hommes occupés à Dakar font la traversée dans un petit vapeur qui assure le service matin et soir.

Enfin, le Cap-Vert est contourné et nous entrons dans le nouveau port

de Dakar, installation bien conçue et presque terminée. De la pointe du Cap-Vert s'avance une jetée qui ferme le port vers l'ouest. Une passe suffisamment large pour la circulation des plus gros vaisseaux donne accès dans une rade étendue que ferme au sud et à l'est une autre jetée plus longue. Vers le sud-est, au delà de la grande jetée, la côte est visible jusque vers Rufisque, le grand port d'embarquement des arachides, que l'on aperçoit nettement par temps clair, de l'autre côté de la baie.

Sur la face nord de la rade s'étend le port proprement dit constitué par deux môles largement tracés, et qui seront munis sous peu de voies ferrées et de magasins couverts. Ces deux môles divisent le port en trois bassins, Est, Médian et Ouest, facilement accessibles aux paquebots de gros tonnage, la profondeur au ras des quais étant de 8 à 9 mètres.

Vers l'est, un immense terre-plein est plus spécialement réservé à l'accostage des vaisseaux de guerre : c'est là que l'on achève actuellement un bassin de radoub qui sera le plus vaste et le mieux outillé de la Côte Occidentale d'Afrique.

En arrière des môles se présentent les bâtiments de la douane, entourés de vastes espaces où la manutention des marchandises est facile.

Au-dessus, la ville de Dakar s'étage de façon pittoresque, les vieux quartiers touchant le port, les quartiers nouveaux s'étendant de plus en plus vers le nord, sur le plateau plus salubre.

Les paquebots-poste ne s'arrêtant que quelques heures, restent en rade, évitant ainsi les manœuvres nécessaires pour aller à quai et en repartir. Aussi sommes-nous entourés d'une nuée de cotres, grandes embarcations à voiles non pontées, manœuvrées par trois ou quatre bateliers indigènes, et qui se disputent à la coupée du paquebot les passagers désireux d'aller à terre. Tout ce monde crie, gesticule, chacun vantant les avantages de son bateau : c'est au milieu d'un brouhaha des plus amusants que nous prenons place dans l'une de ces embarcations.

Du môle, une rue en pente assez raide nous amène dans la ville où nous remarquons tout d'abord l'immeuble de la Compagnie Française de l'Afrique Occidentale. Un peu plus loin, le bureau de poste, l'Hôtel de l'Europe, la Société des Charbonnages de Dakar. Dans le même quartier, un coin particulièrement pittoresque est le marché indigène ; au milieu d'une vaste place où s'élèvent la Banque de l'Afrique Occidentale et quelques boutiques européennes bien achalandées, la halle abrite tout un monde grouillant de mercantis indigènes, hommes, femmes, enfants, vêtus de pagnes aux couleurs variées, et poussant avec animation la vente des produits les plus divers, boucherie, poisson, contonnades, articles de fantaisie.

Un peu plus haut, nous arrivons sur la place Protet, un des points importants de la ville, où s'élèvent le Palais de Justice, le Secrétariat du Gouvernement général, les casernes de l'artillerie coloniale, l'immeuble des Chargeurs Réunis.

De là, une large rue bordée en partie de boutiques indigènes aboutit aux casernes de tirailleurs sénégalais. Nous avons la chance d'assister au départ d'une colonne de ces troupes pittoresques, qui marchent pieds nus, vêtus d'un pantalon et d'un dolman khaki, et la tête couverte de la chéchia traditionnelle en pays musulman. Les hommes portent sur la tête l'un une malle, l'autre une cantine de fer, quelques-uns des ballots de toutes formes et de toutes dimensions. Les femmes suivent les troupes en campagne, portant parfois, on outre des provisions de bouche et des ustensiles de cuisine, un enfant sur le dos.

Un coup d'œil sur les larges avenues du quartier neuf termine cette courte visite. Nous allons voir de près le palais du Gouverneur général dont l'aspect imposant nous avait déjà frappés de la haute mer : on y accède par une large avenue qu'une grille monumentale munie d'un corps de garde sépare des vastes jardins du palais. Ceux-ci ont été récemment tracés mais seront certainement du plus bel effet une fois les plantations achevées.

Dakar est, à l'heure actuelle, une ville de 20.000 habitants environ, dont 2.000 Européens. Le développement du nouveau port et l'activité commerciale qui en résulte tend à augmenter cette population au détriment de Saint-Louis.

Les populations indigènes de Dakar et des environs sont toutes musulmanes; c'est certainement la cause de leur tenue relativement digne, due à l'observation de la loi coranique qui interdit d'une façon absolue l'usage des boissons alcooliques. On ne voit pas à Dakar les énormes quantités de gin et d'eau-de-vie de grains qui se débitent à la Côte d'Ivoire et au Dahomey, et qui ont pour conséquence un abaissement du niveau physique et moral des populations.

L'approvisionnement d'eau potable est assuré par des conduites qui amènent à Dakar des sources captées à 6 kilomètres de là, près du village de Hann ; il paraît que cette eau serait de bonne qualité, mais parfois en quantité insuffisante vers la fin de la saison sèche.

Les immeubles confortables sont insuffisants pour la population européenne. Le terrain coûte déjà de 9 à 12 fr. le mètre dans les quartiers neufs, et le nombre insuffisant de maisons amène un renchérissement des loyers représentant en général 15 0/0 environ du capital engagé dans l'achat du terrain et la construction des immeubles : il semble donc que des entreprises immobilières à Dakar seraient susceptibles d'un rendement intéressant.

Dakar est le terminus maritime d'une voie ferrée qui, combinée avec la partie navigable du fleuve Sénégal, fut longtemps la seule voie de pénétration vers le Soudan.

La voie ferrée partant de Dakar traverse la région du Cayor, riche en arachides et en bestiaux, et gagne Saint-Louis, sur le cours inférieur du Sénégal, après un parcours de 263 kilomètres. De là, on utilise, pendant la saison des hautes eaux, le fleuve Sénégal jusqu'à Kayes, à 600 kilomètres environ de Saint-Louis.

A Kayes commence une autre voie ferrée de 496 kilomètres qui traverse le bassin supérieur du Sénégal et atteint le Niger à Bammako, ville qui s'est beaucoup développée depuis quelques années et qui tend à devenir le grand entrepôt du Soudan occidental. Il est question d'y transférer le chef-lieu du Haut-Sénégal et Niger, actuellement à Kayes. On a même prolongé la voie ferrée jusqu'à Koulikoro, à 57 kilomètres en aval de Bammako, point où le Niger est plus facilement navigable.

Les transports par cette voie Dakar, Saint-Louis, Kayes, Bammako sont loin de s'effectuer dans des conditions satisfaisantes. Outre les transbordements nécessités par les divers passages de la voie ferrée à la voie fluviale et *vice versa,* il faut tenir compte du régime très inégal du Sénégal. Il n'est accessible dans des conditions normales aux vapeurs fluviaux et aux chalands que pendant la saison des hautes eaux, de juillet à octobre.

Pendant le reste de l'année, le fleuve est encombré de bancs de sable, la profondeur est insuffisante et les échouements sont si fréquents qu'une navigation régulière est pratiquement impossible.

On a donc décidé de relier directement Dakar à Kayes par un chemin de fer dit le « Thiès-Kayes ». En effet, le tracé adopté, long de 550 kilomètres environ, se détache du chemin de fer de Dakar à Saint-Louis à la station de Thiès, à 71 kilomètres de Dakar, et se dirige vers l'est dans la direction de Kayes, à travers la région du Baol.

Au départ de Dakar, la première section est en exploitation jusqu'à 40 kilomètres de Thiès ; on compte atteindre le kilomètre 100 à la fin de 1909.

A l'autre extrémité de la ligne, les terrassements se poursuivent de Kayes vers Ambidédi.

Quand cette ligne sera terminée, dans trois ou quatre ans peut-être, Dakar deviendra le grand port de transit des produits à destination du Haut-Sénégal et du Moyen-Niger ou en provenant, ainsi que des arachides du Baol. Le Dakar-Saint-Louis amenant, d'autre part, les produits de la riche région du Cayor, les navires seront assurés d'un fret important, et le nouveau port de Dakar deviendra une des grandes escales de l'Atlantique.

Inutile de dire qu'une journée passée à Dakar à recueillir des impressions et des renseignements aussi divers nous a paru bien courte. Vers le soir, il nous faut songer que l'escale n'est pas longue : aussi nous regagnons à la hâte notre cotre indigène et quelques minutes après nous nous retrouvons à bord de l'*Europe* qui lève l'ancre pour Conakry.

CHAPITRE III

Une escale a Conakry. — Coup d'œil sur le Chemin de fer de la Guinée.

De Dakar, une traversée de trente-six ou quarante heures nous amène à Conakry, le chef-lieu de la Guinée Française.

On aperçoit tout d'abord un petit groupe d'îles rocheuses et boisées, les îles de Loos, dominées par un phare. Puis, apparaît l'île Tombo, sur laquelle est construite la ville de Conakry. Une étroite bande de terrain avançant un peu dans la baie porte quelques constructions à demi cachées par les palmiers et les bananiers ; le palais du lieutenant-gouverneur est du nombre. A droite, un petit phare ; à gauche, l'extrémité du wharf, l'ensemble du port étant un peu masqué dans une échancrure du rivage dont l'entrée seule est visible de la rade.

Conakry est une ville remarquablement tracée sur les plans du gouverneur Ballay, celui qui a le plus fait pour le développement de la Guinée Française : un monument d'un très bel effet, sur la plus belle place de la ville, perpétue sa mémoire.

Les rues sont larges, plantées d'arbres, munies le plus souvent de voies Decauville sur lesquelles de petits wagonnets assurent dans de bonnes conditions le transport des marchandises et des voyageurs. Toutes les rues et avenues se coupent à angle droit, à l'américaine.

Le jardin public et le jardin d'essais sont joliment tracés, bien entretenus et arrosés. Un château d'eau distribue aux bornes-fontaines une eau d'excellente qualité, captée à 80 kilomètres de là sur les premiers contreforts du Fouta-Djallon.

Nous passons devant la coquette gare de Conakry, construction bien adaptée au climat, en fer et briques, entourée de larges vérandahs persiennées. Là, quelques passagers venus avec nous de Pauillac et qui se rendent dans la Haute-Guinée, nous disent le charme des hauts plateaux boisés, arrosés par de nombreux cours d'eau, embellis de gorges pittoresques et de chutes d'eau. Le climat de ces régions élevées est relativement salubre pour l'Européen.

Ils nous disent aussi les difficultés vaincues pour l'établissement du chemin de fer de Conakry au Niger, l'intelligence et l'énergie déployées par M. l'administrateur Salesses, son activité persévérante, qui fait l'admiration de tous, ainsi que le dévouement des officiers du génie, ses collaborateurs.

A l'heure actuelle, la voie de 1 m. quitte l'île Tombo, franchit sur un pont un petit bras de mer pour gagner la terre ferme, et s'élève graduellement sur les plateaux du Fouta-Djallon, desservant divers centres de l'intérieur, tels que Kakoulima, les Grandes-Chutes, Friguiagbé, Kindia, etc., assurant en particulier le développement économique de la riche région de Timbo.

L'exploitation régulière atteint aujourd'hui (fin décembre 1908) la station du Mamou, à 296 kilomètres de la côte. Le service des voyageurs est assuré sur cette section par un train quotidien dans chaque sens, lequel effectue le parcours en 12 heures à la montée et 11 heures à la descente. La dernière section, du Mamou à Kouroussa, sur le Niger, est en cours d'exécution ; le rail est déjà posé jusqu'à 50 kilomètres au-delà du Mamou, et les terrassements sont terminés, au départ de Kouroussa, sur une longueur de 100 kilomètres dans la direction du Mamou. On est fermement convaincu que toute la ligne (589 kilomètres) sera exploitée au début de 1910.

Comme nous le verrons plus loin, la côte rectiligne et le phénomène de la barre rendent à la Côte d'Ivoire et au Dahomey les embarquements et débarquements particulièrement difficiles. Au contraire, la Guinée Française a l'avantage d'avoir pour débouché naturel sur la mer le port de Conakry, dont l'accès est relativement facile, et où peuvent accoster au ras des appontements des vapeurs de 5 à 6.000 tonnes.

Par contre, les dragages étant insuffisamment avancés en certains points de la baie, les navires ne peuvent entrer qu'à marée haute. Aussi, notre paquebot-poste, *L'Europe,* des Chargeurs Réunis, ne faisant escale que trois heures, reste sur rade à l'abri des îles de Loos.

Force nous est donc d'écourter notre séjour à terre, et de reprendre à la hâte la chaloupe à vapeur qui nous ramène à bord, juste à temps pour le départ.

De cette rapide vision de Guinée, nous emportons néanmoins l'impression d'une belle œuvre française, poursuivie modestement, mais avec persévérance et méthode, et dont le développement ultérieur réserve certainement des résultats intéressants.

CHAPITRE IV

La Côte d'Ivoire

De Conakry, trois jours de mer nous amènent en vue de Grand-Bassam.

Nous avons touché en route à Béréby, un des premiers postes français de la Côte d'Ivoire, où nous embarquons un certain nombre de Kroomen (ou Krooboys), belle race de piroguiers et de pêcheurs originaires de cette côte, mais répandus aujourd'hui sur tout le littoral du golfe de Guinée.

Ce sont eux qui assurent pendant le parcours des vapeurs dans la zone équatoriale le service des baleinières qui franchissent la barre à la pagaie ; ils manœuvrent les palans pour l'embarquement et le débarquement des passagers et des marchandises, font le service des chaufferies, en un mot tous les travaux pénibles que supporteraient difficilement des équipages européens. On les débarque au retour à leur point de départ.

C'est à Béréby que nous avons notre première impression de la Côte d'Ivoire, monotone ruban de sable uni qui court parallèlement à la mer, à perte de vue vers l'est et vers l'ouest, ourlé seulement d'une bande d'écume blanche produite par le déferlement continu sur la plage des hautes vagues en rouleaux qui constituent le phénomène de la barre.

Le long de la plage, quelques huttes de Kroomen et quelques cocotiers.

Immédiatement en arrière du cordon littoral la véritable terre ferme que recouvre l'épaisse forêt équatoriale d'un vert intense.

Parfois les vapeurs embarquent leurs Kroomen à Tabou, point situé un peu à l'est de Béréby, et chef-lieu du cercle administratif du Cavally. Nous avons touché au retour en ce point exceptionnellement pittoresque, et qui rompt un peu avec la monotonie de ces villages côtiers africains. A Tabou, la forêt se présente, non pas au niveau même de la mer, mais sur une crête de terrain ferme relativement élevée. En avant, un espace débroussé, bien en vue de la haute mer, porte les principaux bâtiments européens : logement de l'administrateur, du médecin, etc. Un petit promontoire rocheux, surmonté d'un phare, s'avance à quelque distance dans la mer.

Le lendemain de notre passage à Béréby, nous débarquons à Bassam.

Avant de décrire ce centre, ainsi que les autres villes ou postes visités par nous, nous croyons utile de résumer en quelques mots la configuration générale de la Côte d'Ivoire. Cette colonie est comprise dans les limites suivantes :

Au sud, le golfe de Guinée, sur une longueur de 580 kilomètres environ, entre l'estuaire du Cavally et la frontière de la colonie anglaise de la Gold-Coast, qui aboutit à la côte entre Assinie et Axim. Le littoral de la colonie comprend donc la majeure partie de l'arc de cercle largement ouvert que dessine le golfe de Guinée du cap des Palmes au cap des Trois-Pointes.

A l'ouest, la République de Libéria, dont la frontière est assez mal

déterminée, sauf dans la partie sur où elle est constituée par le cours inférieur du fleuve Cavally.

Vers le nord-ouest, la Côte d'Ivoire est contiguë aux territoires français de la Haute-Guinée.

Au nord, la colonie du Haut-Sénégal et Niger.

A l'est, la colonie anglaise de la Gold-Coast, séparée de la Côte d'Ivoire en partie par les cours de la Volta Noire et de la Tanoë.

Ce vaste territoire s'élève insensiblement de la mer vers l'intérieur ; il est en général assez plat, et ne présente, paraît-il, un relief accentué que dans la région de Kong, où certaines hauteurs dépassent 1.000 mètres.

Au point de vue de la configuration d'ensemble, on peut diviser la Côte d'Ivoire en trois zones bien distinctes, se succédant du sud au nord dans l'ordre suivant :

Le cordon littoral et les lagunes ;
La forêt ;
La savane.

Le cordon littoral, déjà quelque peu décrit au début de ce chapitre, présente une différence essentielle suivant que l'on envisage sa partie ouest ou sa partie est.

Dans la partie ouest, les terres continentales sont en contact direct avec la mer. La forêt se présente immédiatement en arrière de la plage. Sur cette partie de la côte débouchent les rivières Cavally, Tabou, San-Pedro, etc., et surtout la Sassandra, dont le bassin supérieur est compris en partie dans la Haute-Guinée.

Tous ces cours d'eau, encombrés de rochers, de bancs de sable, d'arbres abattus par les orages, ne sont accessibles qu'aux pirogues indigènes, et encore dans des conditions assez difficiles. Néanmoins, à l'estuaire de chacun d'eux se trouve un village composé d'un poste administratif, de quelques factoreries et de huttes indigènes. Ces localités (Tabou, Béréby, San-Pedro, Sassandra) portent en général le nom même de la rivière sur laquelle elles sont situées.

Dans sa partie est, au contraire, le cordon littoral se compose d'une étroite bande de sable dont la largeur varie de 500 à 3 ou 4.000 mètres. En arrière de cette bande de sable, formée par les effets contraires de la barre et du courant des fleuves, s'étend parallèlement à la mer une suite de lagunes portant de l'ouest à l'est les noms de lagune de Fresco, de Lahou, lagune Ebrié ou de Bassam, lagune Aby en arrière d'Assinie, et diverses ramifications qui en dépendent.

Dans cette partie de la côte, les fleuves les plus importants, tels que la Bandama et le Comoé, se frayent un passage direct vers la mer à travers les lagunes et le cordon littoral. Les autres se perdent dans les lagunes, par exemple l'Agneby dans la lagune Ebrié, la rivière Bia et la Tanoé dans le lac Aby, lequel se déverse dans la mer par un estuaire commun, appelé Rivière d'Assinie.

La plus étendue de ces lagunes de la Côte d'Ivoire, lagune Ebrié ou lagune de Bassam, est un immense lac intérieur semé d'îles boisées, bordé au sud par des rives basses et marécageuses encombrées de palétuviers ; par contre, la rive nord est élevée, relativement saine et c'est là qu'ont été choisis les emplacements de Bingerville, capitale administrative, et d'Abidjan, débouché du chemin de fer en construction vers l'intérieur.

La lagune Ebrié est partout accessible aux petits vapeurs : les fonds de 5 à 6 mètres y sont fréquents, et l'on trouve même aux environs d'Abidjan des fonds de 10, 12 et 15 mètres.

Les diverses Compagnies commerciales y font circuler des vapeurs de 20 à 30 tonnes et des chalands qui transportent parfois une quarantaine de tonnes. Comme tirant d'eau, on ne dépasse pas en général 1 mètre ou 1 m. 10, de façon à pouvoir circuler et accoster partout.

La Compagnie des Chargeurs Réunis assure un service régulier dans la lagune Ebrié et sur le Bas-Comoé avec son vapeur-annexe *L'Eclaireur*. C'est un bâtiment de dimensions modestes, à faible tirant d'eau et actionné par une roue à l'arrière. Il comporte des aménagements pour 150 passagers indigènes sur le pont inférieur, et sur le pont supérieur des intallations très suffisamment confortables pour une vingtaine d'Européens.

L'Eclaireur assure trois voyages par mois aller et retour entre Bassam, Bingerville, Abidjan, Kraffee, etc., et un voyage mensuel de Bassam à Alépé et retour.

La Compagnie des Chargeurs Réunis a récemment fait entrer dans la lagune un deuxième vapeur du même genre, *L'Avant-Garde*, qui permettra d'organiser des services plus fréquents.

Autre considération importante : la lagune Ebrié n'est séparée des lagunes d'Assinie et de Lahou que par des isthmes de terres basses, relativement peu étendus, où des canaux accessibles aux petits vapeurs seraient faciles à établir.

Il est à souhaiter que ce projet, connu à la Côte d'Ivoire sous le nom de « jonction des lagunes », soit réalisé au plus tôt. Les conséquences en seraient immenses pour la Côte d'Ivoire Orientale, car on constituerait ainsi à peu de frais une voie de navigation intérieure de 250 kilomètres de développement environ, pénétrant vers l'intérieur par les cours inférieurs navigables de la Bandama, de l'Agneby, du Comoé, de la rivière Bia, etc.

Dans cette région, les centres commerciaux ou administratifs sont situés, soit sur le cordon littoral, comme Fresco, Lahou (débouché de la Bandama), Jacqueville, Port-Bouet, Bassam (débouché du Comoé), Assinie (débouché du lac Aby), soit sur la rive nord de la lagune, comme Bingerville, Abidjan, Dabou, Kraffee, sur la lagune Ebrié, Petit-Lahou, sur la lagune de Lahou.

Un premier avantage immédiat de ce travail serait que les marchandises à destination de Lahou (région de la Bandama) et d'Aboisso (région de la Bia) n'auraient plus à être débarquées et embarquées à grand risque en baleinières à travers la barre d'Assinie ou celle de Lahou.

Tous ces produits et marchandises emprunteraient le wharf de Bassam ou celui qu'il est question d'établir à Port-Bouet, et utiliseraient de là cette magnifique voie d'eau intérieure pour gagner les différents centres de traite de la région orientale.

Pour les commerçants, cette combinaison aurait en particulier l'avantage de permettre le transfert rapide de stocks de marchandises en un point quelconque du bassin des lagunes, d'Aboisso à Lahou, suivant les déplacements momentanés des affaires. La chose est impossible à l'heure actuelle à cause des frais considérables et des risques que comportent les passages de la barre et du wharf.

Les deux fleuves principaux qui se terminent sur cette côte sont la Bandama et le Comoé.

La Bandama est constituée par la réunion, dans la région du Baoulé, de la Bandama Blanche et de la Bandama Rouge ; elle est accessible aux chaloupes à vapeur et petits chalands, calant un mètre au maximum, jusqu'à Broubrou.

Le Comoé, dont le bassin supérieur est en partie compris dans le Haut-Sénégal et Niger, descend du nord au sud à travers le pays de Kong. Il n'est accessible aux chaloupes à vapeur que jusqu'au village de Petit-Alépé, à quatre heures environ de Bassam.

Au-dessus de Broubrou et d'Alépé respectivement, la Bandama et le Comoé sont encombrés de rochers ; les pirogues indigènes elles-mêmes ne circulent que difficilement sur le Comoé jusqu'à Mala-Malasso, parfois aux hautes eaux, jusqu'à Attakiou, et sur la Bandama jusqu'à Tiassalé, à 20 ou 25 kilomètres en amont de Broubrou, au débouché du Nzi, le principal affluent de gauche de la Bandama.

La rivière Bia est navigable pour les petits vapeurs jusqu'à Aboisso, à 60 kilomètres environ de la mer.

Ces diverses sections navigables se trouveraient toutes réunies par la jonction des lagunes, qui, combinée un jour avec la percée de Port-Bouet, dont il est question plus loin, constituerait un ensemble de travaux publics de la plus haute portée pour la pénétration commerciale de l'A. O. F.

C'est la présence de ce bassin des lagunes et les facilités qui en résultent pour la pénétration qui expliquent le développement plus avancé de la colonie dans sa région orientale et l'importance relative des centres urbains qui sont établis là.

Les populations indigènes sont cependant assez clairsemées dans cette région des lagunes : elles appartiennent aux tribus « Agni » et « Ebrié » et aussi aux « Atties », dans la région d'Alépé.

Les cultures, à part le manioc et la banane, qui suffisent, avec le poisson des lagunes, aux besoins des indigènes, sont peu développées, la forêt recouvrant tout ce qui est au nord des lagunes.

Dans les quelques éclaircies disponibles, le cacao et le café réussissent assez bien, le café en particulier, dont une plantation établie à Elima, sur le lac Aby, donne déjà des résultats intéressants.

Malheureusement, pour ce dernier produit, la situation générale du marché mondial n'est pas favorable à l'heure actuelle. (*Valorisation du café au Brésil.*)

Un des traits caractéristiques du paysage dans cette région des lagunes est le grand nombre de pêcheries. Ces pêcheries se composent de longues rangées de piquets de bois dur, du palétuvier en général, réunies par des clayonnages de bambou, et qui barrent entièrement les petits cours d'eau ou certains bras de lagune ; dans les grands fleuves, ces barrages occupent quelquefois toute la largeur, à part un ou deux passages réservés aux bateaux. Les clayonnages laissent libres deux espaces, l'un pour le poisson venant d'amont, l'autre pour le poisson venant d'aval, et aboutissant à de vastes nasses fixes construites sur le même principe que le barrage lui-même.

Ces piquets et clayonnages dépassent le niveau de l'eau de quelques centimètres seulement : la nuit ils sont éclairés par de petites lanternes du plus curieux effet.

Quand ces pêcheries sont abandonnées, les piquets de bois dur se couchent parfois entre deux eaux et constituent un réel danger pour les légères embarcations qui fréquentent ces parages.

A la région du littoral et des lagunes succède immédiatement la région de la forêt.

Cette forêt de la Côte d'Ivoire est immense : elle s'étend parallèlement à la mer sur une longueur de 550 à 600 kilomètres, et sur une profondeur de 200 à 300 kilomètres. C'est cette forêt que doit traverser tout d'abord le chemin de fer actuellement en cours d'exécution.

Cette forêt est très dense, à peu près inaccessible et forcément à peine habitée. La traversée n'en est possible qu'en pirogue, en suivant le cours des rivières, ou par de vagues pistes indigènes, peu nombreuses, mal entretenues, et dont la largeur n'excède souvent pas 50 à 60 centimètres. C'est là le grand obstacle à la pénétration vers les régions peuplées et productives de la Haute-Côte d'Ivoire, le Baoulé en particulier et le pays de Kong. Cette forêt renferme des bois de grande valeur, mais nous verrons plus loin que l'exploitation en est très difficile et nécessiterait des capitaux considérables.

Cette forêt se prolonge tout aussi dense au-delà du fleuve Cavally, sur le territoire de la République de Libéria. Par contre, elle s'éclaircit beaucoup dans la colonie anglaise de la Gold-Coast, et c'est là certainement une des causes principales du développement plus avancé de cette colonie. Nous verrons plus loin que cette forêt n'existe plus du tout au Dahomey.

Enfin, au nord de la forêt se présente la région des savanes, découverte et en grande partie cultivable. Bien que rattachée administrativement à la Côte d'Ivoire, cette région est plutôt analogue au Soudan par la nature de son sol et l'ensemble de ses conditions physiques et climatériques.

Là se trouvent les districts les plus peuplés et les plus susceptibles d'une mise en valeur effective, en particulier le Baoulé, dont le grand centre économique est Bouaké, le Bondoukou, et un peu plus au nord le pays de Kong, avec la ville du même nom qui était autrefois une des plus peuplées de l'Afrique Occidentale, et qui conserve encore une réelle importance.

Dans ces districts, des populations relativement denses se consacrent volontiers aux travaux agricoles, et cultivent en petite quantité, seulement pour leurs besoins personnels, faute d'écoulement possible pour leurs produits, les arachides, le maïs, le manioc, l'igname, le mil, le ricin, voire même le coton.

Ces diverses cultures seraient certainement susceptibles de développements intéressants. En outre, le bétail, chevaux, bœufs, vaches, à peu près inconnu dans la région côtière, est nombreux dans le Baoulé et les districts voisins.

Les autres produits exploitables sont les bois de teinture, la gomme copal, la noix de kola, etc.

Pour étudier les divers centres urbains visités par nous, nous commencerons par Assinie et Aboisso, qui constituent un groupement géographique un peu à part, et nous consacrerons ensuite plus de temps aux centres principaux de la lagune Ebrié, Bassam, Bingerville, Abidjan, etc.

Assinie. — Assinie est une ville d'importance secondaire, située non loin de la frontière anglaise de la Gold-Coast, sur un cordon littoral très étroit (150 à 200 mètres), entre la mer et la rivière d'Assinie, débouché du lac Aby et par suite des rivières Bia et Tanoé. Il s'y trouve un petit phare.

Les quelques factoreries qui constituent la ville européenne sont assez à l'étroit, et s'étendent sur une longueur de 1.200 à 1.300 mètres de l'est à l'ouest. Assinie doit son unique élément de vitalité à ce qu'elle est le point d'embarquement et de débarquement des marchandises et des produits à destination du centre commercial d'Aboisso, ou en provenant.

Il n'y a d'ailleurs pas de wharf à Assinie et les mouvements de marchandises des vapeurs à la terre et *vice-versa* s'y font à travers la barre dans les baleinières des Kroomen.

C'est la proximité d'Aboisso qui justifie la présence à Assinie d'une agence, peu importante d'ailleurs, de la B. A. O.

Aboisso. — Aboisso est à 60 kilomètres environ d'Assinie, au point où la rivière Bia, traversée par l'affleurement d'un banc de rochers, présente des rapides infranchissables pour les chaloupes à vapeur. Cet emplacement est des plus pittoresques : les rives sont assez élevées, les rapides mettent une note un peu sauvage dans le paysage, et la forêt domine le tout de sa masse sombre.

L'espace nécessaire à l'établissement de la ville a été débroussé, il y a 6 ou 7 ans, sans avoir été fort bien choisi d'ailleurs. Aboisso s'étend sur un terrain plat, dominé de très près par un plateau plus élevé non déboisé ; cependant, sur la crête de ce plateau, le débroussage a été activement poussé ces temps derniers : l'espace ainsi découvert porte maintenant l'hôpital, la maison du docteur, l'école, etc.

Mais, dans l'ensemble, le lotissement de la ville a été fait dans des proportions trop étroites. Les voies principales n'ont que 12 mètres de large ; mentionnons surtout la rue de la Résidence, qui part de la Résidence, traverse le marché indigène, passe devant la poste et les principales concessions européennes, et constitue en somme l'axe principal de la ville.

Quelques rues perpendiculaires et deux ou trois rues parallèles à cette voie importante, constituent toute la ville.

Une voie diagonale aboutit à l'appontement de la rivière Bia où accostent les vapeurs de rivière et les chalands.

Les concessions ont été loties très petitement (15 × 25 mètres) et l'ensemble n'offre pas des conditions de salubrité suffisantes. Les maladies, entre autres la bilieuse hématurique, sont fréquentes et parfois mortelles, à la moindre imprudence. C'est ainsi qu'est mort, l'année dernière, notre regretté camarade Favreau, promo 1901, agent de la Compagnie de Kong à Aboisso.

La Résidence est un beau bâtiment en maçonnerie de pierre, établie sur une terrasse surélevée de quelques mètres et qui domine d'un côté le cours de la Bia.

Le marché indigène est le point le plus intéressant de la ville ; il comprend, de chaque côté de la rue de la Résidence, un terre-plein de

béton recouvert d'une toiture en tôle ondulée. En arrière de ce terre-plein, de longs bâtiments fermés et couverts, dits caravansérails, servent d'abri aux caravanes qui descendent de l'intérieur, apportant le caoutchouc et autres produits indigènes, et remontant avec des marchandises européennes. L'animation est très grande sur ce marché, et l'on y remarque en particulier le nombre considérable de tailleurs et de fripiers indigènes qui se servent à merveille de machines à coudre perfectionnées.

A part la Résidence et le marché, l'ensemble des constructions européennes d'Aboisso est des plus légers, bois et tôle ondulée, avec les soubassements et parfois quelques piliers de soutènement en béton de ciment.

Aboisso doit son importance à ce qu'il est le débouché, sur un bief navigable aboutissant à la mer, d'une importante route de caravanes qui descendent de la région du Bondoukou, riche en caoutchouc, en longeant par Zaranou la frontière anglaise de la Gold-Coast.

Cependant, ces temps derniers, par suite, en partie, de la crise du caoutchouc, par suite aussi, paraît-il, de certaines patentes établies et perçues sans grands ménagements par l'administration sur les colporteurs et récoltants indigènes, un exode regrettable des caravanes se produit sur Coumassie et les ports anglais de la Gold-Coast. Il est à craindre, en outre, que le chemin de fer en construction que nous étudions plus loin, ne soit une cause d'affaiblissement pour Aboisso, et que le trafic ne se trouve reporté plus à l'ouest, vers Abidjan.

Grand-Bassam, plus généralement appelé Bassam tout court, est la ville la plus importante de la côte : elle comprend, dans l'administration ou le commerce, 115 à 120 Européens, plus une agglomération indigène sans grande importance, mais en contact direct et constant avec de gros villages de la lagune et du Bas-Comoé. Mossou est un des principaux : il s'y trouve une mission catholique installée à côté du fort élevé par Faidherbe aux débuts de l'occupation française.

Bassam est le seul point de la Côte d'Ivoire où soit établi un wharf. On désigne ainsi une longue plate-forme établie sur pilotis métalliques et qui s'avance à une certaine distance dans la mer, évitant aux baleinières qui font le service des paquebots et des cargo-boats d'avoir à franchir les rouleaux de la barre. C'est une grosse économie de temps, et les risques d'avaries pour les marchandises sont très réduits de ce fait.

Le wharf de Bassam possède quatre grues à vapeur pour la manutention des caisses et colis, et un plan incliné spécial pour l'embarquement des billes d'acajou. Ce wharf maritime est relié par des voies Decauville de 60 centimètres à de petits wharfs situés de l'autre côté de la langue de sable où s'élève la ville ; c'est de là que partent les petits vapeurs de lagune des Chargeurs Réunis, de l'administration ou des diverses Sociétés commerciales, lesquels desservent les diverses localités de la lagune Ebrié.

Bassam est donc, à l'heure actuelle, le point d'embarquement et de débarquement le plus important de la colonie : c'est là seulement que touchent les paquebots-poste. Cependant, le wharf ne produit pas, au premier abord, une très bonne impression : les voies Decauville y sont assez légèrement établies, sans beaucoup de soin ; les raccordements sont mal faits, les plaques tournantes ne fonctionnent pas toujours de façon satisfaisante, d'où fréquents déraillements pour les wagonnets.

Il paraîtrait cependant que la situation du wharf était autrement lamentable il y a quinze à dix-huit mois, que le matériel manquait à peu près complètement, et que le directeur actuel du wharf a dû déployer beaucoup d'énergie et de volonté pour remettre toutes choses à peu près en état.

Le progrès est considérable, et le rendement du wharf, qui était tombé à 50 tonnes par jour environ, atteint aujourd'hui 400 à 450 tonnes, malgré bien des difficultés d'ordre matériel.

La ville de Bassam est comprise sur l'étroite langue de sable qui sépare la lagune de la mer. Ce cordon littoral s'étend fort loin vers l'ouest, mais il est limité à l'est par l'estuaire du Comoé. Sa largeur n'est souvent que de 300 à 400 mètres : elle atteint 600 à 800 mètres dans la partie est.

La ville comprend trois parties assez distinctes :

Tout d'abord une grande avenue coupée vers son milieu par le Decauville du wharf, et parcourue également dans toute sa longueur, par une autre voie Decauville. Cette avenue, parallèle à la mer et plantée de deux rangées de cocotiers, est dite boulevard Treich-Laplène : c'est là ou à proximité que sont établis les magasins du wharf, et, en allant de l'ouest à l'est, le nouveau Palais de justice en construction, l'hôpital, le câble, le consulat d'Angleterre, l'agence des Chargeurs Réunis, la banque de l'Afrique Occidentale, la résidence de l'administrateur, la poste, la douane, le vaste immeuble de la Compagnie Française de l'Afrique Occidentale, le Cercle Européen, etc.

Puis un terrain vague que l'administration compte transformer en square, et, au-delà, une deuxième agglomération comprenant la plupart des factoreries le long d'une rue qui prolonge le boulevard Treich-Laplène et que dessert une voie Decauville.

Enfin, tout à fait à l'est, vers l'estuaire du Comoé, le village indigène composé de cases très légèrement construites en bambou et tôle ondulée. Le terrain occupé par ce village fut conquis en grande partie par le comblement d'un marigot d'eau saumâtre : le sol n'y est pas encore ferme. Néanmoins, de grandes améliorations ont été réalisées : des rues y ont été tracées, se coupant à angle droit et rendues consistantes par une sorte de macadam composé d'un conglomérat de terre grasse et de coquilles d'huîtres, de palétuviers, très abondantes sur le bord des lagunes. Les indigènes sont maintenant tenus de construire à l'alignement.

Le quartier européen de Bassam est assez pauvrement éclairé la nuit par quelques réverbères munis de quinquets à pétrole.

Les immeubles européens de Bassam sont en général assez légèrement construits : le plus souvent, les fondations seules sont en maçonnerie, parfois les murs du rez-de-chaussée. Mais le premier étage de compose toujours uniquement de bois et tôle ondulée. On sent dans les constructions beaucoup moins de définitif qu'au Dahomey, à Cotonou en particulier, comme nous l'exposons au chapitre suivant.

L'approvisionnement d'eau potable est assuré uniquement à Bassam par des citernes et par des puits creusés dans la cour des divers immeubles ; on y trouve l'eau à 3 mètres ou 3 m. 50 de profondeur, par suite de la proximité de la lagune et du peu de relief de la bande de sable qui constitue le sous-sol de la ville. Cette eau doit être filtrée avec soin, bien entendu.

D'ailleurs, d'une façon générale, Bassam présente l'inconvénient d'être particulièrement malsain. La proximité de la lagune, peu profonde en cet endroit, la présence de marigots récemment comblés, et dont l'un même subsiste encore à l'heure actuelle, expliquent en partie cet état sanitaire défectueux. Les travaux de voirie actuellement en cours d'exécution, au village indigène en particulier, amèneront peut-être une amélioration.

On ne saurait oublier cependant que Bassam a eu à souffrir de plusieurs épidémies de fièvre jaune, en particulier celle de 1900 qui fut d'une gravité exceptionnelle. Une réapparition de ce fléau est toujours possible, et ce serait là un désastre pour l'ensemble de la colonie, une quarantaine à Bassam, seule ville qui dispose d'un wharf, arrêtant complètement le mouvement des échanges avec l'intérieur.

Cette perspective ne paraît cependant pas inquiéter outre mesure l'administration actuelle qui engage de fortes dépenses en vue de l'érection à Bassam d'un palais de justice, d'un lazaret avec infirmerie indigène, d'un nouvel immeuble pour les douanes, etc.

Petit-Alépé. — De Bassam, un voyage de quatre heures environ, en chaloupe à vapeur, en remontant le Comoé, nous amène à Petit-Alépé, point où le Comoé cesse d'être navigable d'une façon régulière.

Petit-Alépé est aujourd'hui un centre bien déchu ; il s'y trouve quatre concessions seulement, dont trois abandonnées, ou peu s'en faut, par suite du développement d'Aboisso d'une part, et d'Abidjan d'autre part. Cependant, la présence à proximité du bourg indigène de Grand-Alépé, et un certain mouvement de pirogues qui desservent les populations riveraines du Moyen-Comoé, entretiennent encore certains éléments d'affaires.

La Société des Gisements aurifères du Comoé procède à l'heure actuelle à des sondages dans la région de Mala-Malasso, et transporte par le Comoé pas mal de matériel, ce qui contribue aussi à maintenir sur ce point un certain mouvement.

Bingerville. — De Bassam, si au lieu de remonter le Comoé, on se maintient vers la gauche dans la lagune Ebrié, on arrive après trois heures de navigation à Bingerville, chef-lieu administratif de la colonie et résidence du lieutenant-gouverneur.

Cette ville a été tracée et construite en 1900, et le gouvernement y fut transféré par décret du 24 novembre 1900 à la suite des épidémies de fièvre jaune qui avaient désolé Bassam quelques mois auparavant.

La ville, composée de bâtiments légers en bois et tôle ondulée, est construite dans un site particulièrement salubre sur le plateau d'Adjamé, renflement de terrain qui domine la rive nord de la lagune Ebrié.

La seule construction de quelque importance est le palais du gouverneur, composé d'un corps de bâtiment central assez élevé, et de deux longues ailes avec vérandahs. De ces vérandahs, la vue, dans la direction du sud, par-dessus la lagune et ses îles boisées, porte jusqu'à la mer par temps clair. C'est certainement le plus beau panorama qu'il nous ait été donné de contempler à la Côte d'Ivoire, et celui qui donne l'aperçu le plus exact de l'aspect général du pays.

Le reste de la ville est composé de quelques bâtiments où sont logés les services administratifs, et de villas où logent les fonctionnaires et leurs familles. Les services judiciaires seront sous peu transférés à Bassam où l'on construit actuellement un palais de justice.

L'importance de Bingerville est nulle au point de vue commercial. Du plateau, une large avenue en pente assez raide, doublée d'un Decauville, permet de gagner un petit wharf au bord de la lagune, lequel sert à l'accostage des petits vapeurs qui mènent en trois heures à Bassam, et en une heure et demie à Abidjan.

Abidjan et le chemin de fer de la Côte d'Ivoire. — Abidjan et un centre de fondation récente, tracé sur un éperon de terrain qui se détache de la rive nord et s'avance assez loin vers le sud de la lagune.

La majeure partie de la ville est tracée sur le plateau qui domine cette presqu'île et sur un plan grandiose.

Des avenues de 20 mètres de large se coupant à angle droit divisent le plateau en vastes carrés dont chacun constitue une concession et mesure 100 mètres de côté, soit 10.000 mètres carrés de superficie. Malheureusement, la plupart de ces concessions ne sont même pas débroussées : trois seulement, y compris la mission catholique, portent quelques constructions légères.

D'autre part, sur un espace relativement plat, presque au niveau de la lagune, et qui s'étend au pied de la pointe sud du plateau, s'élève l'agglomération d'Abidjan-Terre-Plein, où sont concentrées toutes les maisons de commerce.

Il y a là quelques bâtiments d'une réelle importance, élevés, tant par des Sociétés privées que par l'administration, entre autres la douane et la gare d'Abidjan-Terre-Plein, voyageurs et marchandises, tout cela construit en solide maçonnerie, avec toitures de tuiles.

De petits wharfs permettent l'accostage des vapeurs de lagune.

Au pied de l'angle nord-est du plateau s'élève le village indigène de Cocodji, dont le lotissement est fait en quadrilatères plus petits que ceux du quartier européen, mais très régulièrement aussi : les constructions y sont des plus légères, bambou avec toitures de tôle ondulée ou de feuilles de palmier.

L'hôpital s'élève sur la crête du plateau qui domine le terre-plein.

Abidjan a été choisi comme point terminus du chemin de fer de pénétration vers l'intérieur pour diverses raisons dont la plupart sont excellentes.

Tout d'abord le plateau est salubre, balayé par le vent dans toutes les directions, le sol y est ferme et se prête à l'établissement de fondations

durables. L'aération du plateau a d'ailleurs été assurée par le lotissement en vastes concessions séparées par de larges avenues.

En outre, la lagune, entre Abidjan et Port-Bouet, situé sur le cordon littoral de l'autre côté de cette petite mer intérieure, présente des fonds considérables de 10, 12 et 15 mètres : on trouve 6 à 8 mètres presque au ras du terre-plein.

Aussi le choix d'Abidjan comme terminus du chemin de fer avait-il été combiné avec le percement d'un chenal dans la bande de sable de Port-Bouet, chenal suffisamment profond pour permettre aux plus gros cargo-boats de pénétrer dans ce vaste port naturel admirablement abrité, et d'accoster directement au terre-plein d'Abidjan, le long des voies du chemin de fer.

Ce projet grandiose, digne d'un de Lesseps, combiné surtout avec la jonction des lagunes dont il est question plus haut, aurait constitué, en contact direct avec la mer, une magnifique voie de cabotage intérieur.

Les conditions de la navigation dans ces parages auraient été transformées, et Abidjan serait devenu la grande porte du Soudan moyen, dès que le rail aurait franchi la limite nord de la forêt, qu'il atteint presque à l'heure actuelle.

Malheureusement, le percement de Port-Bouet ne paraît pas avoir été étudié avec suffisamment de soin. Les jetées, en particulier, destinées à protéger l'entrée du chenal contre l'ensablement que le phénomène de la barre n'aurait pu manquer de produire, n'ont pu être établies dans des conditions satisfaisantes, par suite de grandes profondeurs marines dans le voisinage immédiat de la côte.

De graves déboires se sont produits pendant les travaux, et le projet, qui aurait déjà absorbé, paraît-il, plusieurs millions de francs, est abandonné par l'administration qui semble vouloir reporter ses efforts sur Bassam.

C'est évidemment regrettable, car des travaux considérables ayant immobilisé d'importants capitaux ont été exécutés à Abidjan : or, Abidjan sans Port-Bouet est un non-sens.

Une autre raison qui avait fait choisir Abidjan comme tête de ligne du chemin de fer est que le principal obstacle à traverser est la forêt, qui présente en général une profondeur de 200 à 300 kilomètres. Or, entre Abidjan et la région découverte du Baoulé, cette profondeur n'est guère que de 170 à 180 kilomètres.

Un effort considérable a déjà été réalisé sur le chemin de fer : la gare d'Abidjan-Terre-Plein comprend des bâtiments importants, en solide maçonnerie et d'un bel effet d'ensemble. De nombreuses voies parallèles sont établies là et pourraient suffire à un trafic considérable. Un petit embranchement gagne Lokodjo, point situé au bord de la lagune, au pied du versant ouest du plateau : c'est là que sont situés les ateliers de réparation du chemin de fer.

De la gare d'Abidjan-Terre-Plein une rampe bien ménagée amène le chemin de fer sur le plateau, au-dessus de Lokodjo. Là s'élève un autre groupe de constructions, particulièrement imposant, et qu'entourent en un immense quadrilatère la gare d'Abidjan-Ville, le palais de la Direction, construit sur un remblai qui domine la lagune et que supporte un mur de soutènement d'une grande hardiesse, une vaste remise pour le matériel roulant, les bâtiments où sont logés les divers services administratifs. C'est un ensemble qui a vraiment grande allure.

De la gare d'Abidjan-Ville, la voie pénètre immédiatement dans la forêt, suivant la direction du nord-nord-ouest.

Actuellement (fin décembre 1908), l'exploitation régulière se poursuit jusqu'à la traversée de la rivière Agneby, au kilomètre 82. Deux trains par semaine dans chaque sens assurent le service des voyageurs dans cette section. Ils effectuent le parcours en quatre heures environ d'après l'horaire, mais le service est encore assez fantaisiste et réserve toujours des surprises. La ligne est à voie unique de 1 mètre.

Les trains de marchandises sont plus nombreux et formés assez irrégulièrement suivant les besoins du trafic. Les tarifs, forcément provisoires

et conçus en vue d'une exploitation rudimentaire de la seule section ouverte, peuvent se résumer comme suit :

Voyageurs : 1re classe, 0 fr. 25 par kilomètre.
— 2e — 0 fr. 15 —
— 3e — 0 fr. 08 —
— 4e — 0 fr. 04 —

Marchandises : à la montée, le tarif classe les marchandises en cinq catégories, suivant leur valeur, la difficulté et les risques du transport. Les prix pour ces cinq catégories sont respectivement de 0 fr. 30, 0 fr. 50, 0 fr. 80, 1 franc et 1 fr. 50 la tonne kilométrique.

A la descente, on distingue quatre catégories taxées aux prix respectifs de 0 fr. 20, 0 fr. 30, 0 fr. 50 et 1 franc.

Les bois d'exportation, l'acajou en particulier, rentrent dans la catégorie à 0 fr. 30 ; des prix réduits sont cependant consentis par contrat spécial pour l'exploitation de quantités importantes.

Le caoutchouc est classé dans la catégorie à 1 franc.

Au delà de l'Agneby, où cesse pour le moment l'exploitation commerciale, la ligne est complètement terminée jusqu'au kilomètre 160, où l'on atteint presque la lisière nord de la forêt. Les trains de service circulent journellement jusque-là. En outre, les travaux de terrassements sont très avancés, et la voie sera posée sous peu jusqu'au kilomètre 180, où la ligne doit traverser la rivière Nzi, affluent de la Bandama, sur un pont monumental.

En ce point, elle aura définitivement franchi la zone de la forêt pour entrer dans la région des savanes du Baoulé.

L'établissement de la ligne était particulièrement difficile jusque-là : en effet, la forêt est très dense, la chaleur y est lourde, difficilement supportable pour le personnel européen et même indigène ; la population, très clairsemée, ne fournissait pas le nombre de travailleurs nécessaires ; il fallut faire venir du Dahomey des équipes de 7 à 800 hommes. Tous les ravitaillements en vivres, matériel, outils, devaient venir de l'arrière et encombraient la voie unique.

On peut donc considérer que le plus difficile est fait maintenant, et que les travaux avanceront rapidement à l'avenir.

Malheureusement, le pont à jeter sur le Nzi, d'une portée considérable, n'est pas encore lancé, et la poursuite des travaux au-delà est impossible tant que cet obstacle ne sera pas franchi.

Dans la suite, le rail sera poussé vers Bouaké, centre indigène important, où se croisent diverses routes de caravanes venant par le nord-est du pays de Kong, par le nord du Soudan central, par le nord-ouest du Soudan occidental. Plus tard, on compte même pousser jusqu'à Kong.

Par suite de l'échec de Port-Bouet, le chemin de fer n'aboutit qu'à la lagune et n'est pas en communication directe avec la mer. Pour remédier à cet inconvénient et pousser le rail d'Abidjan au bord même du golfe de Guinée, deux projets sont en présence, tous deux ayant Bassam pour terminus.

Le premier consisterait à prolonger la voie ferrée jusqu'à Port-Bouet, au sud d'Abidjan, soit un parcours de 8 à 10 kilomètres dont 1.500 mètres environ devraient être établis en remblai à travers la lagune : le reste du parcours utiliserait une île qui se présente dans la lagune à cet endroit. De Port-Bouet, la voie suivrait le cordon littoral jusqu'à Bassam.

Le deuxième projet consisterait à suivre à partir d'Abidjan la côte nord de la lagune. La voie passerait un peu au nord de Bingerville, traverserait le Comoé sur un pont vers Alépé, et aboutirait à la côte sur la rive gauche du Comoé, vis-à-vis de Bassam.

Il est essentiel qu'une solution intervienne au plus tôt, soit par la reprise du percement de Port-Bouet, soit par l'exécution de l'un des deux projets ci-dessus. A l'heure actuelle, l'incertitude dans laquelle on se trouve sur le terminus définitif de la voie ferrée paralyse beaucoup d'initiatives.

Conditions économiques. — Au point de vue des débouchés écono-

miques qu'offre la Côte d'Ivoire, il y a lieu de remarquer que, dans sa région maritime, cette colonie ne présente pas de populations denses susceptibles de consommer des quantités appréciables de marchandises européennes. En arrière vient la zone de la forêt à peu près inhabitée.

C'est seulement au-delà de la forêt, c'est-à-dire à 200 ou 250 kilomètres dans l'intérieur que se trouvent des régions vraiment riches.

La conséquence de cette disposition particulière est que les diverses villes et factoreries de la côte ne trafiquent pas avec des populations locales, fixées au sol par de cultures, mais surtout avec des caravanes qui descendent de l'intérieur, apportant le caoutchouc et autres produits indigènes, et qui remontent avec des marchandises européennes.

Ces caravanes sont essentiellement vagabondes : il suffit de la construction d'un chemin de fer, d'une route, pour les faire se détourner de 50 ou 100 kilomètres à l'est ou à l'ouest.

Parfois même, il suffit de ce que dans un certain poste un administrateur ait la poigne un peu plus rude qu'un autre dans la perception des patentes de colportage, pour que des courants commerciaux se déplacent de façon appréciable.

Dans ces conditions, les affaires présentent beaucoup d'imprévu et manquent de stabilité ; les immeubles, en particulier, tant que les grands centres urbains ne sont pas fixés par un tracé définitif des principales voies de communication, n'ont qu'une valeur de convention. Actuellement deux villes, Bingerville et Abidjan, font incontestablement double emploi, et l'abandon de Bingerville s'imposera quelque jour par la force des choses.

L'exploitation de la forêt. — La seule richesse de la Côte d'Ivoire qui paraisse susceptible d'une exploitation immédiate est constituée par les bois de la forêt.

L'acajou y abonde, ainsi que de nombreux bois durs utilisables dans l'ébénisterie et la marqueterie, bois qui peuvent remplacer le teck, le gaïac, etc.

D'autres essences plus communes pourraient supplanter certains bois d'Europe qui commencent à se faire rares, tels que le chêne, ou même concurrencer les bois bon marché, tels que le peuplier ou le sapin de Norvège.

Mais la plupart de ces bois sont encore peu connus, et leur introduction sur les marchés d'Europe demanderait beaucoup de temps et d'efforts. L'acajou seul a été exploité jusqu'à ce jour en quantités considérables : les importations de ce bois en Europe ont été en chiffres ronds les suivants durant les deux dernières années :

	IMPORTATIONS TOTALES	PROPORTIONS PROVENANT D'AFRIQUE	DE LA COTE D'IVOIRE
1907....	160.000 tonnes.	120.000 tonnes.	16.500 tonnes.
1908....	180.000 tonnes.	130.000 tonnes.	20.000 tonnes.

Cette exploitation se poursuit dans des conditions bien difficiles. En effet, les acajous ne se présentent pas groupés ensemble dans la forêt, mais disséminés au milieu d'autres essences, parfois en bouquets de quelques arbres, parfois en pieds isolés.

Le commandant Houdaille, qui a parcouru la forêt en tous sens pour l'étude du tracé du chemin de fer, estime à 50 mètres cubes à l'hectare la quantité d'acajou que l'on peut extraire en moyenne de la forêt ; d'autres auteurs signalent une proportion moindre.

Pour exploiter cette richesse, il faut donc percer à travers la forêt des voies d'accès jusqu'au pied des arbres à abattre, y passer avec des équipes de bûcherons indigènes, des outils, des vivres pour de longues périodes, d'où des frais considérables.

Les bois une fois abattus, il faut les ébrancher, les équarrir grossièrement en billes ou gros blocs pesant parfois 5 à 6 tonnes et rarement moins de 1.500 kilos. Cela fait, on établit sur le sol inégal de la forêt un chemin constitué par des rondins de bois sur lesquels on tire à bras

d'hommes les billes jusqu'à la voie d'évacuation la plus proche, lagune, cours d'eau ou chemin de fer.

Jusqu'à ce jour, l'exploitation faite brutalement, sans méthode et par des procédés rudimentaires, s'est forcément limitée aux pieds d'acajou situés à proximité des cours d'eau. En effet, dans ce cas il suffit de tirer les billes sur une courte distance pour les faire flotter et les réunir en trains de bois ou drômes que l'on amène sans frais à Bassam ou autres points d'embarquement.

Les arbres ainsi situés ont été déjà tous abattus, du moins dans la région des lagunes Aby et Ebrié, et sur les cours inférieurs des rivières Tanoé, Bia, Comoé, Agneby, que nous avons parcourus plus particulièrement.

On va maintenant, au prix de difficultés inouïes, chercher des billes à 2, 3, 5 et même 10 kilomètres des cours d'eau ! Nous connaissons un cas où une bille dut être tirée par cent hommes pendant sept jours pour atteindre la rivière.

Dans ces conditions, des quantités considérables de bois se sont perdues. Des centaines de billes ont été abattues sans tenir compte de certains obstacles qui, au dernier moment, n'ont pas permis de les amener à la rivière. D'autres ont été amenées au sommet de berges élevées, en prévision des crues annuelles qui devaient élever le niveau du fleuve et permette d'enlever les billes par flottage ; si les pluies sont moins abondantes l'année où ces abattages ont été effectués, si les eaux ne montent pas assez haut, les billes sont irrémédiablement perdues, car un an après, craquelées par le soleil, trouées de vers, rongées par les termites, elles n'ont plus de valeur marchande.

Beaucoup de billes se perdent aussi en mer lors de l'embarquement. En effet, sur les points où n'existent pas de wharfs, ou même à Bassam, pour éviter les frais de wharf, certains exportateurs de bois amènent leurs billes par flottage en trains considérables, dits drômes, à travers l'estuaire des fleuves et les rouleaux de la barre jusqu'aux cargo-boats.

Si ce jour-là la mer est mauvaise et la barre forte, ces drômes sont souvent disloquées, les amarres se rompent, et de nombreuses billes saisies par les courants sont définitivement perdues.

Entre l'estuaire du Comoé et le village de Mohamed, soit sur une distance de 20 kilomètres environ, le long de la plage, nous avons compté personnellement près de 200 billes d'acajou ainsi perdues et qu'il est pratiquement impossible de recouvrer.

Les bords des rivières étant maintenant épuisés, l'exploitation se reporte le long du chemin de fer, mais là les frais de transport sont considérables ; en outre, le chargement des billes sur les wagons, sur une voie unique où il est impossible d'interrompre le trafic, présente de grandes difficultés. Il faut donc, après avoir amené les billes à proximité de la voie, obtenir du chemin de fer l'autorisation d'établir une voie de garage avec aiguillage sur la voie principale. Cette autorisation est toujours accordée quand on justifie de quantités suffisantes à enlever, mais il en résulte de gros frais.

Il semble donc que la période où quelques bûcherons hardis et entreprenants pouvaient faire une fortune à la Côte d'Ivoire par l'abatage et l'exportation des bois d'acajou, est définitivement close.

Cette exploitation ne paraît possible, à l'avenir, que pour des Compagnies puissantes, étudiant, outre l'acajou, les divers bois de valeur dont l'exploitation serait intéressante, ce qui permettrait une densité d'abatage plus considérable sur une surface donnée, établissant alors des voies Decauville portatives pour l'enlèvement des billes, etc. Il faudrait pour cela un personnel nombreux et justifiant de connaissances techniques approfondies, une organisation complexe et des capitaux considérables.

Ceux de nos lecteurs qui s'intéresseraient particulièrement aux bois de la Côte d'Ivoire, trouveront une étude approfondie de cette question dans le rapport publié par M. Chevalier, du Muséum, qui fut chargé l'année dernière d'une mission d'études forestières dans cette région.

En outre, au mois de juillet 1909, rentrera en Europe le capitaine Gros, des troupes coloniales, qui poursuit actuellement une mission analogue et qui condensera ses observations dans un rapport détaillé.

Populations. — Les populations autochtones de la Côte d'Ivoire, dans la région parcourue par nous, c'est-à-dire dans la région des lagunes, appartiennent à deux races principales, les Agnis et les Ebriés.

Les Ebriés peuplent la rive nord de la lagune de ce nom. Les Agnis sont répandus un peu partout dans la région côtière, et sur les cours inférieurs des rivières.

Ces races sont très arriérées à tous les points de vue : quelques individus seulement s'habillent de pagnes de cotonnades et savent quelques mots de français ou d'anglais.

Ni les Agnis, ni les Ebriés ne sont susceptibles à l'heure actuelle de rendre les moindres services dans le commerce, même dans des emplois tout à fait subalternes. Pour constituer les cadres inférieurs des factoreries, on recourt soit à des Sénégalais, soit à des indigènes des colonies anglaises de Sierra-Leone ou de la Gold-Coast, qui sont beaucoup plus avancés en civilisation.

La plupart parlent et écrivent correctement le français ou l'anglais, suivant le cas et calculent convenablement ; ils s'habillent à l'européenne.

Mais l'emploi de ces éléments étrangers au pays nécessite des frais de voyage, oblige à payer des salaires plus élevés, et constitue en somme une charge assez lourde pour le commerce local.

Les Agnis et les Ebriés ayant peu de goût pour les affaires, le commerce de demi-gros et une partie du commerce de détail sont entièrement aux mains de traitants qui appartiennent aux deux catégories suivantes :

1° Les Dioulas, peuplade de colporteurs musulmans, qui font la navette entre le Soudan et la Côte au moment de la traite ;

2° Des groupements immigrés appartenant aux diverses races de la Gold-Coast anglaise, Apolloniens, Ashantis, Fantis, etc. Ces divers éléments occupent des quartiers entiers dans les villes de la Côte d'Ivoire et y tiennent des boutiques parfois très importantes. Ils sont surtout nombreux à Bassam, Assinie et Aboisso. C'est leur présence qui explique la prépondérance de la langue anglaise dans cette région ; l'anglais l'emporte incontestablement sur le français parmi les traitants indigènes.

Dans certains centres, Aboisso en particulier, et même dans les boutiques de commerçants français, les prix sont cotés en shillings et en pence, et la monnaie anglaise est à peu près la seule qui circule de façon courante. L'or anglais jouit d'un grand prestige auprès des indigènes, et dès qu'ils possèdent quelques louis français, ils s'empressent de les échanger à la B. A. O. contre des livres sterling.

Il est à souhaiter que cet état de choses cesse devant les progrès de l'influence française.

En résumé, la Côte d'Ivoire est un pays très arriéré ; le point d'aboutissement de ses grandes voies de communication n'est pas encore déterminé, les richesses naturelles sont pour la plupart dans des régions éloignées de la côte, à part la forêt dont l'exploitation présente de grandes difficultés d'ordre pratique.

Cette région paraît donc, pour quelques années encore, ne présenter d'intérêt que pour des organisations puissantes, disposant de capitaux considérables, gérées avec la plus grande prudence et n'attendant pas de résultats immédiats.

Nous verrons au chapitre suivant qu'au Dahomey la situation est bien différente.

CHAPITRE V

LE DAHOMEY.

Notre séjour à la Côte d'Ivoire terminé, nous regagnons le wharf de Grand-Bassam : nous prenons place dans une petite caisse de bois analogue à un wagonnet de montagnes russes privé de ses roues ; deux banquettes se faisant vis-à-vis peuvent recevoir deux passagers chacune.

Des câbles d'acier amarrés aux quatre angles de la caisse permettent à une grue à vapeur de l'enlever, et quelques secondes après nous sommes descendus par ce procédé quelque peu acrobatique, dans une baleinière qui attend au bout du wharf.

Les bagages sont descendus de la même façon dans de vastes filets en fibre de rafia.

L'équipe de Krooboys se met aussitôt à pagayer vigoureusement et nous accostons le paquebot qui doit nous conduire à Cotonou, et qui nous attend, mouillé à deux ou trois cents mètres du wharf.

Un palan du bord enlève à nouveau notre caisse et nous dépose sur le pont, tout heureux d'avoir effectué sans encombre ce parcours mouvementé.

Quarante heures après nous sommes en vue de Cotonou : le rivage présente le même aspect général qu'à la Côte d'Ivoire, plage de sable rectiligne, sans baies ni échancrures quelconques, que longe une rangée de cocotiers, mais au second plan nous n'apercevons plus la masse sombre de la forêt, trait essentiel du paysage à la Côte d'Ivoire. Le pays paraît plus découvert, la végétation moins dense.

Cotonou vue de la mer nous fait meilleure impression que Bassam. Au premier plan, un wharf analogue à celui de Bassam, puis immédiatement en arrière de la plage des constructions importantes, palais de justice, douane, hôpital, plus loin encore des immeubles de belle apparence, en solide maçonnerie, avec couverture de tuiles.

Le tout est plus gai à l'œil que le bois et la tôle ondulée qui dominent à Grand-Bassam, l'espect général est plus stable, plus définitif.

Les wagonnets qui circulent sur la voie Decauville du wharf, au lieu d'être poussés à bras d'hommes comme à Bassam, sont remorqués par de minuscules locomotives dont la fumée est visible du paquebot.

Nous nous installons dans la caisse traditionnelle, et le même trajet mouvementé qu'à Bassam nous amène sous la grue qui nous dépose sans accident sur le plancher du wharf. Nous voilà donc au Dahomey.

Le littoral de cette colonie est beaucoup moins étendu que celui de la Côte d'Ivoire, 120 kilomètres environ au lieu de 600.

En effet, la colonie désignée officiellement sou le nom de « Dahomey et dépendances » comprend tout d'abord, entre le golfe de Guinée et le 9e degré de latitude nord environ, une étroite bande de terre de 100 à 125 kilomètres de large sur 300 de profondeur, bordée à l'est par les possessions anglaises de la Nigeria, à l'ouest par la colonie allemande du Togo.

Au nord du 9e degré, des territoires plus vastes, rattachés administrativement au Dahomey, tels que la Bariba, le Gourma, etc., s'étendent jusque vers les 13e et 14e degrés de latitude nord, soit à 800 kilomètres environ de la côte. Cette partie de la colonie est bornée au nord-est par le cours moyen du Niger, au nord-ouest par les possessions françaises du Soudan (Haut-Sénégal et Niger).

L'ensemble comprend 166.000 kilomètres carrés, soit environ 1/3 de la superficie de la France. La population indigène, assez dense dans le Bas-Dahomey, est de plus en plus clairsemée à mesure que l'on avance vers le nord ; on l'évalue à 760.000 habitants.

Nous n'avons visité personnellement que le Bas-Dahomey, jusqu'à 125 kilomètres de la côte, et notre étude porte uniquement sur cette région.

Le Bas-Dahomey présente comme la Côte d'Ivoire un étroit cordon

littoral, bordé en partie, mais non sur toute sa longueur, par un chapelet de lagunes, très étroites en général, mais communiquant avec deux nappes d'eau relativement étendues :

1° En arrière de Cotonou, le lac Nokoué, long de 25 à 30 kilomètres et large d'une dizaine ;

2° Au nord-est de Grand-Popo, le lac Ahémé, qui présente la même longueur que le précédent, sur 5 à 6 kilomètres de large.

Cet ensemble de lagunes et de lacs communique avec la lagune de Petit-Popo, sur le territoire allemand du Togo ; de même par les lagunes de Porto-Novo et de Lagos, il se continue jusqu'au grand port de Lagos, dans la Nigeria.

Malheureusement, ces diverses lagunes et lacs manquent de profondeur: sur certains points ce sont de simples marécages encombrés d'herbes aquatiques ; sur des parcours considérables, la circulation n'est possible que pour des pirogues à fond plat, manœuvrées à la perche par des bateliers indigènes.

C'est le cas, en particulier, pour la lagune qui s'étend entre Ouidah-Plage et Grand-Popo, parcours de 25 kilomètres que nous avons personnellement effectué en quatre heures et demie avec quatre bateliers.

Le lac Nokoué et la lagune de Porto-Novo présentent un peu plus de profondeur : toutefois le chenal est assez difficile à suivre, et des embarcations calant 80 centimètres à 1 mètre touchent parfois en certains endroits.

Ce système de lagunes ne saurait donc constituer une voie navigable pratiquement utilisable comme celui de la Côte d'Ivoire. Seules la lagune de Porto-Novo, à l'est de cette ville, et la lagune de Lagos qui la continue, atteignent des profondeurs intéressantes et sont accessibles à des vapeurs de 2 à 300 tonnes. Cette voie naturelle débouchant en territoire anglais, c'est le port de Lagos qui bénéficie de tout le mouvement commercial de la région de Porto-Novo, la plus riche du Dahomey.

Les cours d'eau du Bas-Dahomey débouchent comme suit dans les diverses lagunes :

1° Dans le lac Nokoué et la lagune de Porto-Novo, l'Ouémé, le fleuve le plus important du Dahomey.

L'Ouémé reçoit à gauche l'Ocpara qui, sur la plus grande partie de son cours, constitue la frontière entre le Dahomey et la Nigeria.

A droite la rivière Zou.

L'Ouémé est navigable jusqu'à 100 kilomètres environ de la côte, mais dans des conditions bien difficiles. Cependant, lors de la campagne conduite par le général Dodds, des canonnières de faible tonnage, à fond plat, calant 75 à 80 centimètres, ont pu, avec de grandes précautions, naviguer sur l'Ouémé. Seules les pirogues indigènes y circulent maintenant ;

2° Dans le lac Ahémé la rivière Kouffo ;

3° Dans la lagune de Grand-Popo, le fleuve Mono, dont le cours moyen constitue la frontière du Dahomey et de Togo.

Le Mono est accessible aux pirogues jusqu'à Athimé, à 80 kilomètres de la côte.

Au nord de la région des lagunes, le Dahomey est un pays plat, s'élevant insensiblement de la mer vers l'intérieur, et recouvert entièrement par une forêt beaucoup moins dense que celle de la Côte d'Ivoire. Cette forêt ne comprend guère qu'une brousse peu touffue, traversée presque partout par de bons sentiers, et que dominent en grand nombre les palmiers à huile (*Elœis guineensis*), la grande richesse du Dahomey.

Les palmiers à huile sont particulièrement abondants dans le Dahomey méridional : ils s'éclaircissent à la hauteur d'Abomey où cesse pratiquement l'exploitation régulière, et disparaissent complètement vers le 8e degré de latitude nord, soit à 200 kilomètres environ de la côte.

Dans les clairières de la forêt de palmiers, on trouve aussi un arbre d'aspect original, le rônier, dont le tronc cylindrique, étroit vers le pied, se renfle à 2 ou 3 mètres du sol : aussi le rônier est-il un élément très caractéristique dans le paysage du Dahomey. Son bois possède la pro-

priété d'être imputrescible et de n'être pas attaqué par les insectes, ce qui le rend précieux dans la construction.

Le paysage du Bas-Dahomey est assez monotone dans l'ensemble. Par exemple, la voie ferrée qui, de Cotonou gagne Ouidah, puis Segboroué sur le lac Ahémé, traverse tout d'abord une plaine sablonneuse, couverte d'une maigre brousse, d'où émergent quelques bouquets de palmiers et quelques rôniers isolés. Aucune élévation de terrain appréciable. Sur ce parcours, à proximité de la station de Godomey, un gros arbre touffu, repéré par le service géographique, et situé exactement sur le méridien de Paris, rappelle aux voyageurs que le Dahomey est situé sous la même longitude que la France.

Plusieurs fois, en traversant cette région en chemin de fer, après la nuit tombée, nous avons eté frappés par le spectacle que présentaient des myriades de petits points brillants, disséminés sur le sable ou voltigeant dans la brousse jusqu'à un ou deux mètres du sol. On eût dit de minuscules vers luisants et nous supposons que ce phénomène est dû à d'innombrables petits insectes phosphorescents.

Entre Ouidah et Segboroué, la brousse est plus touffue, et les arbres qui la dominent constituent une véritable forêt, de densité modérée cependant, et où la circulation n'est jamais impossible.

C'est le même genre de paysage qui se présente sur la voie ferrée dite du Nord, qui se détache de la précédente à Pahou, entre Cotonou et Ouidad.

Au nord de Pahou, la végétation est assez puissante dans la partie de la ligne qui dessert les stations de Tori, Toricada, Allada, Ouagbo, Toffo, mais elle s'éclaircit considérablement à partir de ce point. Au nord de Toffo, la station d'Abomey-Bohicon est située dans une vaste plaine dénudée, où l'eau des citernes est la seule disponible pendant la saison sèche.

La région orientale du Bas-Dahomey, vers la frontière de la Nigeria, est légèrement plus accidentée. C'est ainsi que la voie ferrée de Porto-Novo à Sakété, longue de quarante kilomètres environ, ménage parfois au regard, à travers les éclaircies de la forêt, des échappées sur un horizon assez vaste, sinon de collines, du moins d'ondulations appréciables. Ces perspectives se présentent surtout sur la droite de la voie ferrée, en allant vers Sakété.

Dans la région des lagunes, les pêcheries constituent un élément caractéristique du paysage. En parlant de la Côte d'Ivoire, nous avons déjà décrit en détail ces barrages et ces nasses fixes en clayonnage. Au Dahomey, les pêcheries sont plus nombreuses encore : elles encombrent véritablement toutes les eaux peu profondes. Pendant la nuit, tant pour attirer le poisson que pour éviter que les pirogues ne détériorent les barrages, les extrémités de chaque pêcherie sont éclairées par de petites lanternes à huile dont la flamme se reflète en tremblotant dans les eaux.

Une impression d'étrange poésie se dégage de cette illumination de fête vénitienne dans le silence et le calme absolu des lagunes : nous avons tout particulièrement été frappés par ce spectacle dans la partie sud du lac Ahémé, en nous rendant en pirogue une nuit de Grand-Popo à Segboroué.

De nombreux villages de pêcheurs sont établis dans ces lagunes : ils se composent de huttes légères en bois, ou même en simple clayonnage de bambou, recouvertes de toitures en feuilles de palmier, et élevées sur pilotis de 1 à 2 mètres au-dessus de l'eau.

Les populations du Bas-Dahomey peuvent être classées en trois groupes ethniques principaux, très distincts par leurs caractères physiques, et surtout par leurs langues et leurs coutumes.

Ce sont tout d'abord les Dahoméens proprement dits, race forte et énergique, qui constituait avant la conquête française le royaume du Dahomey, dont Behanzin fut le dernier souverain. Cette race, de beaucoup la plus nombreuse, est surtout concentrée dans les grands centres de Cotonou, Ouidah, Abomey, et le long des voies ferrées qui réunissent ces trois villes.

La seconde race qui mérite d'être signalée est celle des Nagots, population très différente des Dahoméens, et qui constitua toujours un royaume distinct, dit royaume de Porto-Novo, dont la capitale, Porto-

Novo, est restée la grande métropole commerciale pour l'exportation de l'huile de palme. Le roi de Porto-Novo le plus connu fut Toffa, qui, toujours en guerre avec Behanzin, accepta de bonne heure le protectorat français, et fut notre allié lors de l'expédition contre le royaume rival.

Enfin, à l'ouest de la colonie, sur la frontière du Togo, se présentent divers groupements de population assez différents des précédents. Leurs centres principaux étant Grand-Popo, en territoire français, et Petit-Popo, en territoire allemand, on désigne familièrement ces peuplades sous le nom de Popos.

Toutes ces races, les Dahoméens surtout, sont beaucoup plus actives et plus avancées en civilisation que celles de la Côte d'Ivoire.

Les factoreries européennes et les missions, établies sur cette côte bien avant toute occupation politique, ont réussi à développer beaucoup certains éléments indigènes. Il est facile de trouver sur place des indigènes capables de remplir tous les cadres subalternes des maisons de commerce, boutiquiers, commis, et même comptables, ainsi que des ouvriers tonneliers, menuisiers, maçons, etc. Tous ces indigènes, attachés aux négociants européens, se vêtent à l'européenne, généralement en khaki ; ils se donnent le dimanche des airs de gentlemen avec chapeaux de paille, canne, souliers américains, gilets fantaisie avec chaînes de montre volumineuses.

Beaucoup parlent très facilement le français et l'écrivent de façon très compréhensible, sinon correcte au point de vue grammatical.

La langue anglaise n'est pas répandue ici comme à la Côte d'Ivoire, et la prépondérance absolue est dès maintenant assurée au français.

Un des incidents amusants de notre voyage fut la rencontre à Abomey d'un gros traitant indigène, venu à Paris pendant l'Exposition de 1889, ayant rempli les graves fonctions de chasseur au restaurant de la Tour Eiffel, resté très Parisien d'allures, et continuant sur les routes du Dahomey ses prouesses de cycliste émérite.

Un des éléments ethniques les plus intéressants du Dahomey est constitué par le grand nombre de métis d'origine portugaise ou brésilienne que l'on rencontre à Porto-Novo et surtout à Ouidah. Les Portugais ont colonisé la Côte Occidentale d'Afrique dès les XV^e^ et XVI^e^ siècles ; outre leur colonie actuelle de la Guinée Portugaise, ils ont laissé des traces apparentes de leur occupation en Casamance et surtout au Dahomey.

Les noms illustrés par l'épopée coloniale portugaise, d'Albuquerque, d'Almeida, de Souza, et bien d'autres, se retrouvent aujourd'hui à Ouidah sur des enseignes de tailleurs ou de mercantis, mulâtres très fiers de leur glorieuse ascendance, et dont beaucoup d'ailleurs justifient d'une mentalité européenne développée et de situations matérielles d'une réelle surface.

Il faut bien reconnaître que beaucoup de ces fortunes n'ont pas une origine très pure : elles se sont constituées pour la plupart aux XVII^e^ et XVIII^e^ siècles, dans la traite des nègres, lesquels étaient exportés du Dahomey à destination des plantations portugaises du Brésil.

Beaucoup de mulâtres portugais du Dahomey descendraient d'ailleurs, paraît-il, non pas directement des conquistadors du XVI^e^ siècle, mais d'anciens esclaves du Brésil qui se sont métissés là-bas avec les planteurs et qui, après la libération des esclaves par l'empereur Dom Pedro, en 1889, rentrèrent au Dahomey où les attiraient d'anciennes attaches de famille ou les traditions de leur tribu d'origine.

Une des curiosités politiques du pays est le vieux fort portugais de Ouidah, encore officiellement occupé par un officier et une quinzaine d'hommes. Ce fort est constitué par un logement pour le commandant, quelques bâtiments pour la petite garnison, et une grande cour d'exercices, le tout entouré d'une haute muraille en terre rouge du pays, dite terre de barre.

Une dépression encore sensible, au pied de cette muraille, indique l'emplacement de l'ancien fossé, aujourd'hui comblé ou peu s'en faut. Une

poterne précédée d'une allée que bordent de vieux canons de bronze, plantés la gueule en terre, donne accès au fort.

Le drapeau blanc et bleu surmonte cet îlot de terre portugaise, bien petit au milieu des vastes territoires que Français, Anglais et Allemands occupent aujourd'hui sur la terre d'Afrique.

Il est juste qu'à la vue du vieux fort portugais de Ouidah, les nations colonisatrices modernes adressent par la pensée un hommage respectueux au petit peuple dont l'héroïsme et l'esprit d'entreprise leur ont tracé la voie il y a des siècles.

Nous avons dit plus haut l'insuffisance des lagunes et cours d'eau du Dahomey au point de vue de la navigation intérieure. Aussi l'établissement de chemins de fer a-t-il été la grande préoccupation des autorités françaises, dès la fin de la période de conquête.

D'après les projets primitifs, la ligne principale devait partir de Cotonou, et monter droit au nord, traversant le Dahomey et son hinterland dans toute sa longueur, pour atteindre le Niger moyen aux environs de Karimana, à 700 kilomètres environ de la côte, sur les confins de la Nigeria anglaise.

Il est probable que cette conception ne sera pas entièrement réalisée. En effet, une étude plus approfondie de l'arrière-pays a révélé que le Dahomey n'était un pays riche que sur une profondeur de 125 à 150 kilomètres environ en partant de la côte. L'hinterland est rocheux et sec, peu peuplé, pauvre en produits, et vraisemblablement ne fournirait pas au chemin de fer un trafic suffisant pour rémunérer le capital engagé.

Le palmier à huile, en particulier, dont les deux produits, huile et amandes de palme, constituent, avec le maïs, les éléments essentiels de l'exportation dahoméenne, ne se rencontre plus au nord du 9e degré de latitude. Même au-dessous, il ne se présente pas partout en nombre suffisant sur une superficie donnée pour permettre une exploitation rémunératrice. Le maïs s'étend un peu plus au nord, mais en cultures assez clairsemées.

On peut considérer approximativement la gare d'Abomey-Bohicon (127 kilomètres de Cotonou) comme la limite de la région vraiment productive.

En fait, sur la campagne 1909, les principaux produits d'exportation chargés par le chemin de fer ne se sont pas présentés au nord des gares suivantes :

Distance de Cotonou	Gares	Quantités chargées en tonnes		
		Huiles	Amandes	Maïs
Kilom. 127	Abomey-Bohicon	32.5	1.319.5	351.9
— 135	Passagon	0.08	néant	3.8
— 144	Dan.....	0.25	—	néant
— 194	Paouignan	néant	—	35.7
— 204	Dassas-Zoume	—	—	81.7
— 235	Agouagon	—	—	5.3

Le réseau des chemins de fer du Dahomey comprend à l'heure actuelle les lignes suivantes :

A. — La ligne principale Cotonou-Agouagon-Savé.

Sans s'éloigner sensiblement de la côte, elle court d'abord dans la direction de l'ouest, desservant Godomey, jusqu'à la bifurcation de Pahou,

au kilomètre 26, et là s'infléchit vers le nord en desservant les gares principales suivantes :

Kilomètres	41 Tori.	Kilomètres	127 Abomey-Bohicon
—	58 Torricada.	—	135 Passagon.
—	65 Attogon.	—	194 Paouignan.
—	74 Ouagbo.	—	235 Agouagon.
—	88 Toffo.		

Agouagon est le terminus actuel de l'exploitation régulière. En ce point la voie ferrée traverse le fleuve Ouémé sur un pont qui constitue sur cette ligne l'unique ouvrage d'art d'une certaine importance.

Au delà du fleuve Ouémé, les travaux sont en cours d'exécution pour pousser la ligne jusqu'à Save, à 25 ou 30 kilomètres d'Agouagon.

Agouagon étant à la limite pratique vers le nord de la zone productive, la plupart des négociants européens du Dahomey désapprouvent les dépenses engagées pour le prolongement du chemin de fer jusqu'à Savé, et préféreraient voir consacrer ces fonds à des travaux publics plus urgents dans le Bas-Dahomey.

B. — De cette ligne principale se détache à Pahou (kilomètre 26) un embranchement qui dessert la grosse agglomération indigène de Ouidah, et atteint à Segboroué la partie sud du lac Ahémé.

En dehors de Pahou, Ouidah et Segboroué, cette ligne ne dessert que quatre haltes sans importance.

C. — Une ligne absolument indépendante des deux précédentes, dite chemin de fer (ou tramway) de Porto-Novo à Sakété.

Cette ligne, qui traverse la région du Dahomey la plus riche en palmiers à huile, part de Porto-Novo, et monte droit au nord, le long de la frontière de la Nigeria anglaise, sur un parcours de 40 kilomètres environ.

Les quelques stations suivantes méritent d'être signalées pour l'importance de leur mouvement de voyageurs ou de marchandises :

Porto-Novo-Lagune.	Avrankou, centre très important de production d'huile de palme.
Porto-Novo-Nord.	Sakété.
Adjara.	

Il est question de prolonger cette ligne jusqu'à Pobé, point situé à 40 kilomètres au nord de Sakété, ce qui porterait la longueur totale de la ligne à 80 kilomètres.

Ces chemins de fer du Dahomey sont tous établis à voie unique de 1 mètre, avec traverses métalliques.

La ligne Cotonou-Agouagon et la ligne Pahou-Segboroué ont été construites par la colonie, qui en a confié ensuite l'exploitation à une Compagnie privée, la Compagnie française des Chemins de fer au Dahomey.

L'établissement de ces lignes a été facile, le pays étant absolument plat, couvert seulement d'une brousse peu épaisse, sans cours d'eau importants ou accidents de terrain appréciables. Le pays s'élève insensiblement en partant de la mer, au point qu'Abomey, l'ancienne capitale de Béhanzin, bien que située à 125 kilomètres de la mer, n'est qu'à 125 ou 150 mètres d'altitude.

A partir de Pahou, la voie est établie sur un sol de terre argileuse très ferme qui, sur de longues sections, a rendu inutile l'emploi du ballast.

La gare de Cotonou comporte un bâtiment d'une certaine importance pour le service des voyageurs, de vastes magasins pour les produits et marchandises, et des ateliers de réparation pour le matériel, étendus et bien disposés.

Les gares sont en général établies sur le même modèle, en charpente fer remplie de brique, et ne comportant qu'un vaste rez-de-chaussée surélevé de 1 mètre environ, entouré de vérandahs persiennées.

De nombreux points d'arrêts sont de simples haltes, ne comportant pas de bâtiments, mais seulement une voie de garage et un quai avec rampe inclinée pour amener à hauteur de la plate-forme des wagons les ponchons, sorte de gros fûts qui servent au logement de l'huile de palme.

Il y a sur la ligne principale Cotonou-Agouagon, 21 gares en comptant les deux points terminus, et 13 haltes.

Le transport des marchandises s'effectue suivant un tarif par zones et par catégories de marchandises, analogue à celui du chemin de fer de la Côte d'Ivoire, exposé au chapitre IV.

Soit par tonne et par kilomètre :

	Jusqu'à 125 kilomètres	De 125 à 250 kilomètres
	—	—
1re catégorie	1 »	» 80
2e —	» 60	» 50
3e —	» 40	» 30
4e —	» 20	» 15
5e —	» 15	» 12

Il existe d'ailleurs de nombreux tarifs spéciaux pour certains produits, avec minimum de tonnage, etc.

Quant au transport des voyageurs, il s'effectuait jusqu'à fin 1909 sur la base d'un tarif à quatre classes. La 4e classe a été supprimée dernièrement, et le tarif nouveau ramené pour les 1re, 2e et 3e classes aux taux antérieurs des 2e, 3e et 4e classes.

Soit par voyageur et par kilomètre :

	Jusqu'à 125 kilomètres	De 125 à 250 kilomètres
	—	—
1re classe	» 15	» 12
2e —	» 08	» 07
3e —	» 05	» 04

Le tramway de Porto-Novo à Sakété comporte un tarif moins complexe pour les marchandises, et deux classes seulement pour les voyageurs, aux taux respectifs de 0,03 et 0,02 par voyageur et par kilomètre.

Sur toutes les lignes, les trains de marchandises sont nombreux, leur importance et leur horaire variant suivant les besoins du service.

Quant aux trains de voyageurs, ils se réduisent au service suivant :

A. — *Ligne principale :*

1° Section de Cotonou à Abomey-Bohicon, quatre jours par semaine, un train dans chaque sens. Trajet en 5 heures 30 minutes environ.

2° Section d'Abomey-Bohicon à Agouagon, deux jours par semaine, un train dans chaque sens.

Trajet en 5 heures, après un arrêt de 1 heure environ à Abomey-Bohicon, soit au total 11 heures 30 minutes environ de Cotonou au terminus de la ligne :

B. — *Ligne de Cotonou à Ouidah et Segboroué :*

Deux trains par jour dans chaque sens. Trajet en 3 heures.

C. — *Chemin de fer de Porto-Novo à Sakété :*

Un train par jour dans chaque sens. Trajet en 2 heures.

Cette organisation des chemins de fer au Dahomey est bien conçue, dans l'ensemble, et suffit à tous les besoins, dans l'état actuel de développement du pays.

Les chefs de gare sont tous des Européens ou des mulâtres tout à fait européanisés.

Quant au personnel ambulant, chauffeurs, mécaniciens, conducteurs de trains, il est constitué uniquement par des Sénégalais ou des indigènes qui s'en acquittent fort bien.

Le personnel ouvrier des ateliers de réparations comprend surtout des Sénégalais, avec quelques contremaîtres européens.

Il est d'ailleurs facile de se procurer des tarifs et documents des plus complets à l'imprimerie du gouvernement à Porto-Novo, laquelle est parfaitement organisée.

Cette imprimerie publie aussi une grande carte du Dahomey au 500/000e, au prix très abordable de 7 fr. 50, en trois feuilles, et une carte plus détaillée encore du Bas-Dahomey à l'échelle du 100/000e.

Nous consacrerons les quelques paragraphes suivants à la description des quelques villes personnellement visitées par nous.

Porto-Novo. — Porto-Novo est le centre le plus peuplé du Dahomey, avec 35 à 40.000 indigènes et 200 à 250 Européens. C'est la capitale du roi Toffa, qui régnait sur les Nagots, ennemis héréditaires des Dahoméens proprement dits qui peuplent l'ancien royaume de Béhanzin. Toffa et son peuple furent des alliés des Français au temps de la conquête. Aujourd'hui, leur pays constitue un protectorat et jouit d'une autonomie relative, alors que l'ex-royaume de Béhanzin est directement annexé à la France.

Porto-Novo est situé au pied d'un coteau, la rue principale courant parallèlement à la lagune ; la Banque de l'Afrique Occidentale y est installée dans un vaste immeuble, ainsi que les principales factoreries.

Le quartier administratif et la ville indigène s'étendent en arrière de cette rue commerçante, sur un plateau légèrement surélevé.

Quand on arrive à Porto-Novo, en venant de Cotonou, on aperçoit à l'extrémité gauche de la ville la gare terminus du tramway de Sakété, et plus à droite quelques maisons disséminées au milieu de la verdure, le tout dominé par la tour-clocher carrée de l'église catholique qui donne à l'ensemble un peu de l'aspect général d'un village d'Europe. La verdure assez dense qui occupe le premier plan ne permet pas d'ailleurs de se rendre bien compte de l'importance de la ville qui s'étend derrière.

On débarque sur un appontement en bois assez commode, établi sur des pilotis en rônier, bois imputrescible. Derrière l'appontement s'étend une avenue bien tracée, en pente assez raide, qui conduit au Palais du Gouverneur, sans qu'on puisse cependant l'apercevoir du débarcadère, à cause d'une légère courbe que dessine l'avenue.

Le Palais du Gouverneur est un bâtiment en fer et brique entouré de vérandahs persiennées, le tout d'un assez bel aspect. Sur la vérandah qui fait face à l'entrée, on remarque un buste de Ballot, le premier gouverneur du Dahomey.

Le Palais est situé au milieu d'un vaste jardin qu'entoure une grille de fer assez imposante et percée d'une large entrée, face à l'avenue.

Un peu en avant du Palais, une série de rues oblique sur la droite, longeant à peu près la bordure du plateau et passant devant l'école laïque, l'hôtel-restaurant, etc.

Plus loin, cette rue s'élargit en une véritable avenue, bien tracée et bordée de rigoles en ciment pour l'écoulement des eaux pluviales. C'est la grande voie centrale de la ville : elle passe devant le Secrétariat du Gouvernement, à l'angle duquel une avenue nouvelle, en pente vers la lagune, permet à la vue une belle échappée.

Puis nous travrsons la place Jean-Bayol, triangulaire et reconnaissable au grand arbre qui en occupe le centre, ainsi qu'à deux ou trois maisons peinturlurées à l'ocre jaune et de caractère nettement portugais dans leur architecture.

Plus loin, l'avenue centrale traverse la place du marché, très animé trois jours par semaine. On y installe actuellement, sur quatre grandes aires cimentées, quatre pavillons métalliques qui feraient honneur à bien des villes de province en France.

A droite de cette avenue centrale dévalent vers la rue des factoreries et la lagune les rues tortueuses de la vieille cité indigène, bordées par les maisons et les murs d'enceinte des enclos en terre de barre, sorte de

pisé constitué par une terre argileuse rougeâtre. A l'entrée des principales demeures et aux carrefours, de petits toits de chaume de 80 centimètres ou 1 mètre de haut abritent les autels des fétiches, que la confrérie des féticheurs tient toujours approvisionnés de vivres dans de petits pots de terre.

Cette partie de la ville a conservé un caractère très original. Elle est malheureusement assez peu salubre et l'on s'occupe actuellement d'y abattre 300 à 400 maisons pour le percement d'une nouvelle avenue qui assainira tout ce quartier.

A gauche de l'avenue centrale s'étend une partie plus récente de la ville indigène, percée de larges voies droites qui se dirigent vers la gare de Porto-Novo Nord, l'imprimerie du gouvernement, etc.

Dans ces rues sont des immeubles d'une réelle importance, en terre de barre ou même en briques et couverts en tuiles, appartenant à de riches traitants métis ou indigènes, tout cela dénotant un état social autrement avancé que tout ce que l'on peut voir en Guinée ou en Côte d'Ivoire.

Porto-Novo est une ville qui s'améliore de façon visible, mais il lui reste beaucoup à faire, hélas ! avant d'égaler Lagos, sa grande voisine et rivale dans la Nigeria anglaise.

Du moins faut-il espérer que l'on ne retardera pas outre mesure la construction de quais le long de la lagune, œuvre d'une réelle urgence, tant au point de vue sanitaire qu'au point de vue de la facilité des opérations commerciales pour les vapeurs de la lagune.

Une petite chaloupe à vapeur, *L'Ambre*, fort peu confortable d'ailleurs, assure trois fois par semaine un service absolument insuffisant entre Porto-Novo et Cotonou.

Une pirogue indigène à voile, encore plus insuffisante, assure un service quotidien.

Par contre, la Compagnie des Chargeurs Réunis étudie actuellement l'installation d'un service quotidien et rapide à l'aide de deux vapeurs à fond plat et roue arrière, de 50 à 60 tonnes. On espère inaugurer cette nouvelle organisation au début de 1911.

Cotonou. — Cotonou, grâce à son wharf et au terminus du chemin de fer, est également un centre important, avec une population de 125 à 150 Européens, mais c'est uniquement un centre de transit.

Il n'y a pas d'agglomération indigène sérieuse, et par conséquent le commerce sur place est insignifiant. Cotonou est une ville entièrement conçue, tracée et construite par les Européens et d'un caractère absolument différent de celui de Porto-Novo.

Seul le blockhaus, derrière le wharf, rappelle les débuts pénibles de l'occupation, ainsi qu'une pyramide de pierre élevée non loin de là à la mémoire des morts du corps expéditionnaire.

Le wharf, le petit phare voisin, les vastes bâtiments du chemin de fer, l'importante construction occupée par les services de la Justice, le lazaret visible à quelque distance, les grands vapeurs mouillés sur rade, tout contribue à donner à Cotonou un caractère d'activité moderne.

Les rues et avenues sont larges, bien tracées et entretenues, bordées de doubles rangées de bananiers ou de palmiers, récemment plantés et par conséquent un peu maigres, mais qui auront certainement belle allure dans quelques années.

Les concessions sont vastes, les maisons bien construites en maçonnerie de pierre ou de brique sur soubassements de ciment, avec larges vérandahs et toits de tuiles.

Un hôtel-restaurant, avec grande salle de café, le tout très suffisamment confortable pour une ville aussi récente, s'élève sur l'une des avenues principales.

Ouidah. — Ouidah est la véritable ville indigène dahoméenne et offre beaucoup de traits communs avec Porto-Novo. C'était autrefois le grand centre commercial du royaume de Béhanzin, et son débouché maritime, par Ouidah-Plage qui est située à 4 ou 5 kilomètres de la ville proprement dite.

Un mouvement continuel de rouleurs de ponchons et de porteurs se maintient sur la route qui réunit Ouidah à Ouidah-Plage, bien qu'un marigot à traverser rende ces transports assez difficiles. Le chemin de fer tend d'ailleurs à détourner sur Cotonou une bonne partie du trafic qui s'opérait autrefois par Ouidah-Plage, tant à l'importation qu'à l'exportation.

La ville de Ouidah étant située en plaine au lieu de s'étager à flanc de coteau comme Porto-Novo, présente un aspect général un peu différent. La ville est un peu plus dispersée que Porto-Novo, moins ramassée, mais ce sont les mêmes maisons en terre de barre, les mêmes autels-fétiches. Le caractère portugais dans l'architecture, maisons à arcades, terrasses, colonnades, murs extérieurs peinturlurés de couleurs criardes, s'accuse plus fréquemment encore qu'à Porto-Novo.

Les traces de la longue occupation par les Européens sont très apparentes à Ouidah.

Outre le fort portugais décrit plus haut, la plupart des grandes factoreries occupent d'anciens forts, dits le fort français, le fort anglais, le fort espagnol, etc., d'où leurs épaisses murailles en terre battue et leurs portes d'entrée de grande allure, décorées de vieux canons de bronze.

En particulier, la résidence de l'administrateur, située un peu en dehors de la ville, présente le long de son mur d'enceinte un bel alignement de 8 ou 10 vieux canons de belle taille et d'ancres marines volumineuses, vestiges de l'époque de la grande traite.

Grand-Popo. — Port d'importance secondaire, mais cependant assez mouvementé, car il est le débouché du fleuve Mono, navigable aux pirogues jusqu'à Athiémé, à 80 kilomètres en amont et dont le bassin est très riche en palmiers à huile.

La ville, sans intérêt particulier, s'étend tout en longueur, sur un étroit cordon littoral, entre la lagune et la mer, un peu comme la ville d'Assinie, en Côte d'Ivoire, décrite au chapitre IV.

Les factoreries allemandes, succursales de maisons établies au Togoland, à Lomé et Petit-Popo, y sont très puissantes et détiennent une large part du commerce local.

Abomey. — Le nouveau venu constate avec un peu d'étonnement qu'Abomey, l'ancienne capitale de Béhanzin, le centre de sa puissance, le grand objectif de la campagne du général Dodds, n'est pas desservi par le chemin de fer.

La gare la plus proche est celle de Bohicon, à 127 kilomètres de Cotonou ; de là, pour atteindre Abomey, il faut parcourir 8 kilomètres environ, par une route d'ailleurs fort large et bien entretenue, laquelle s'élève, par une pente assez douce, jusqu'au marché d'Abomey.

Cette route est longée par une voie Decauville de 60 centimètres, assez bien établie et sur laquelle des wagonnets poussés à bras d'hommes transportent les marchandises et les voyageurs européens.

La gare de Bohicon prend une certaine importance de ce fait, et quelques factoreries s'élèvent maintenant à proximité, ainsi qu'un modeste café-restaurant, qualifié de buffet.

La route de Bohicon à Abomey traverse une zone de terrain assez découverte, simple brousse semée de quelques arbres, et la vue s'étend assez loin.

Abomey ne produit pas l'impression d'une ville ; il est impossible de déterminer en un point précis une agglomération de maisons proprement dite ; le marché et la haute enceinte en terre de barre qui entoure quelques ruines du palais de Béhanzin, peuvent toutefois être considérés comme le centre d'une zone de 4 ou 5 kilomètres de rayon où les villages sont nombreux et la population très dense (15.000 habitants environ au total).

Tous ces villages sont disséminés sur ce vaste espace, séparés les uns des autres par des cultures et réunis par d'excellents sentiers qui, parfois même, par leur largeur et le bon entretien de leurs chaussées, méritent le nom de routes.

Nulle part on ne trouve une agglomération urbaine comparable aux quartiers indigènes de Ouidah ou de Porto-Novo.

C'est seulement autour du marché, véritable centre de ce district populeux, que se trouvent quelques constructions en maçonnerie avec vérandahs et les principales boutiques.

A 700 ou 800 mètres de là s'élève, sur le bord de la route, l'infirmerie indigène, coquet ensemble de bâtiments neufs à l'européenne, puis l'école, la résidence du conducteur des travaux publics et, enfin, à 1.500 mètres environ du marché, la résidence de l'administrateur, important immeuble au fond d'une grande cour enclose de hautes murailles en terre de barre. Le long de l'allée qui mène de l'entrée de la cour au seuil de la résidence, nous retrouvons, couchés à terre, une douzaine de vieux canons de bronze analogues à ceux que l'on remarque à Ouidah. Beaucoup sont très anciens, joliment décorés de devises et d'attributs guerriers et ne dépareraient pas, à Paris, la batterie d'honneur des Invalides. Sur l'un d'eux, d'origine hollandaise et d'une décoration particulièrement riche, nous avons relevé l'inscription: « Delft 1640 ». Une vieille mitrailleuse du second Empire, avec la marque « Meudon 1867 », fait assez bonne figure sur son affût, près de la porte principale.

Deux choses nous paraissent mériter une mention particulière en ce qui concerne Abomey :

Tout d'abord, l'étonnante enceinte en terre de barre, d'un brun rougeâtre, de 5 à 6 mètres de haut sur 700 à 800 mètres de développement, entourant l'espace qui constituait le quartier royal autour du palais de Béhanzin.

Cette muraille, que nul n'entretient plus, est fort bien conservée et s'effrite seulement un peu plus au sommet à chaque saison des pluies. Elle est encore fort imposante, sur sa base large et solide, et le soleil couchant l'illumine de couleurs étranges.

Devant la porte principale s'étend une vaste place ; nous avons eu la chance d'y assister à un grand tam-tam indigène réunissant peut-être 4.000 à 5.000 personnes ; de nombreux chefs trônaient sur de hauts sièges de bois sculpté, abrités sous de vastes parasols bizarrement décorés. Au centre de cette foule un grand cercle libre servait de champ d'évolutions aux féticheurs qui se livraient à des danses rituelles et à des incantations bizarres, chacun tenant à la main un petit bâton sculpté d'un caractère sacré.

Toute une troupe de femmes groupées au fond de la place et assises ou plutôt accroupies sur de petits escabeaux de bois, constituaient, paraît-il, une sorte de confrérie de prêtresses en qui s'incarnaient les âmes des princesses décédées ; de nombreuses générations sont ainsi représentées. Les nécessités de notre mission commerciale ne nous ont d'ailleurs pas permis d'approfondir ces étranges mystères.

A l'intérieur de l'enceinte, envahie maintenant par la brousse, on ne remarque plus guère que des murailles de pisé effondrées ; seules trois ou quatre cases sont encore bien entretenues. L'une constitue une sorte de petit musée, bien modeste, où un cicerone indigène montre aux visiteurs, dans une pénombre quasi-religieuse, quelques sièges de bois sculpté, quelques parasols, un hamac royal et quelques autres souvenirs sans grand intérêt artistique, maigres vestiges de la monarchie déchue.

Une autre case circulaire, surmontée d'un toit conique en feuilles de palmier, renferme le tombeau du roi Glé-Glé, père de Béhanzin ; deux vestales indigènes y veillent constamment et leur mission sacrée ne les empêche pas de recevoir ou même de solliciter des visiteurs de menus pourboires.

Une troisième case, plus grande, rectangulaire et couverte d'un toit en feuilles de palmier bien entretenu, constituait la résidence des fétiches royaux.

On y remarque, sur les murs, d'étranges bas-reliefs en terre battue : guerriers, chevaux, amazones, scènes de combats, d'une facture naïve et

grossièrement peinturlurés, lesquels représentent les exploits des armées de Béhanzin, accomplis, en particulier, contre les Nagots du royaume de Porto-Novo. C'est l'Arc de Triomphe du pays.

Outre le palais royal, le marché d'Abomey présente un réel intérêt. C'est un vaste rectangle de terrain que cinq rangées parallèles de cases en terre de barre divisent en quatre cours allongées ; cas cases, entièrement ouvertes face à la cour, constituent des abris où les mercantis et les paysans des villages d'alentour viennent, deux ou trois fois par semaine, installer leurs marchandises.

Les cours elles-mêmes sont envahies par des étalages en plein vent de poterie, vannerie, verroterie, noix de kolas et articles les plus divers. On y emploie encore comme monnaie le caurie, petit coquillage d'une valeur infinitésimale.

Une foule grouillante et bariolée se presse dans ces vastes cours et c'est un des spectacles les plus curieux qu'il nous ait été donné de contempler.

Le district d'Abomey est malheureusement très pauvre en eau ; pendant la saison sèche on rencontre le long de toutes les routes de longues files de femmes qui portent sur la tête de grandes jarres de terre et vont chercher l'eau nécessaire aux besoins du ménage à 4 ou 5 kilomètres des villages.

Au début de 1909, cependant, un forage pratiqué dans la cour de l'infirmerie indigène a rencontré une nappe souterraine par 55 mètres de profondeur ; l'eau ne jaillit pas, mais elle s'élève facilement à l'aide d'une chaîne à godets.

Si d'autres puits peuvent être creusés dans la région avec le même succès, il en résultera une grande amélioration dans le confort général.

Nous ne saurions entrer dans plus de détails sans abuser de la bienveillance de nos lecteurs.

Nous serons heureux néanmoins si cet aperçu du Dahomey permet à ceux de nos camarades, qui s'intéressent aux questions africaines, de sentir combien cette colonie est différente de la Côte d'Ivoire, combien les populations y sont plus assimilables, plus laborieuses, plus susceptibles d'être les auxiliaires indispensables d'une pénétration économique intense.

Le Dahomey dispose d'une société indigène et métisse ancienne, constituée autour de la communauté familiale, en groupements sociaux aux traditions profondes et puissantes, société qui fut pendant des siècles en contact avec les traitants européens et qui a conservé de ce contact un remarquable esprit commercial.

C'est là un excellent point d'appui pour les maisons européennes qui sont d'ailleurs, pour la plupart, établies depuis longtemps dans le pays et qui justifient d'honorables traditions de probité commerciale.

En outre, les uniques produits d'exportation du pays, huile de palme, amandes de palme, maïs, disposent en Europe de débouchés industriels inépuisables, et sont moins sujets que le caoutchouc ou l'acajou des colonies voisines aux fantaisies de la spéculation.

Toutes ces conditions réunies font du Dahomey l'un des territoires les plus intéressants de notre domaine africain : il est à regretter seulement que la superficie utile en soit bien restreinte, et que les Anglais détiennent avec la Nigeria la partie de ces régions à la fois la plus vaste et la plus riche.

CONCLUSION

De cette rapide étude, il ressort que le champ d'action de la France en Afrique Occidentale offre incontestablement des débouchés intéressants. Mais il ne faut pas oublier que les parties pauvres ou de pénétration difficile y sont encore très étendues, et surtout que dans l'état actuel de développement de ces régions, peu d'affaires peuvent y réussir sans immobiliser des capitaux importants.

L'œuvre accomplie est déjà considérable, mais celle qui reste à accomplir est bien plus considérable encore.

Les résultats sont des plus intéressants dès maintenant au Sénégal et au Dahomey, et l'on peut les considérer comme définitivement acquis.

Mais en Côte d'Ivoire tout reste à faire ou peu s'en faut et l'on ne saurait trop conseiller de ne s'engager dans ce pays qu'avec la plus extrême prudence et des moyens d'action considérables.

Du reste, après avoir écrit les chapitres qui précèdent, un deuxième voyage en Afrique Occidentale Française et dans les colonies étrangères voisines nous a permis de mettre au point quelques impressions premières, et d'étudier plus à fond les questions économiques, d'administration générale et de politique indigène.

Il y aurait beaucoup à dire sur ces divers sujets, mais nous considérons comme un devoir de ne pas accaparer plus longtemps les colonnes du *Bulletin*, et de nous effacer devant tant de nos camarades dont les articles d'un intérêt plus varié nous ouvriront d'autres domaines du monde commercial, si vaste et si complexe.

Qu'il nous soit permis toutefois d'exprimer nos regrets du peu d'efforts faits pour l'instruction des populations indigènes, et de déplorer en particulier l'ignorance absolue de la langue française qui semble être de règle dans de vastes régions de notre empire africain, même sur la côte.

Il est incontestable que les Anglais en Gold-Coast et en Nigeria, et même les Allemands au Togo, ont obtenu à ce point de vue des résultats qui obligent tout Français de bonne foi à des comparaisons peu flatteuses pour notre amour-propre national.

Il serait à souhaiter en particulier que le gouvernement de la métropole apportât dans le recrutement des cadres supérieurs de notre administration coloniale un plus ferme souci d'écarter certaines personnalités, et non des moindres, dont la vie publique et privée n'est pas de nature à inspirer aux populations soumises un profond respect de la nation française.

C'est alors seulement que le drapeau de la République abritant déjà sur la terre d'Afrique une grandiose entreprise d'ordre économique, pourra devenir aussi pour les populations indigènes un vivant symbole de progrès intellectuel et moral.

A. SARRUT (E. H. C.)

Promotion 1898.

Paris. — Imp. HALLU, 5 bis, place Voltaire.